Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag einmal, Montag zweimal, an den übrigen Tagen dreimal erscheint.

Nr. 76. Mittag-Ausgabe. Sechszigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. **Freitag, den 14. Februar 1879.**

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

52. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar.

10 Uhr. Am Ministertische: Maybach und mehrere Commissarien. Die Tribünen sind überfüllt.

Das Haus hat ein Mitglied, den Abgeordneten Nitsche, Vertreter für Pleß-Rybnik, durch den Tod verloren und ehrt sein Andenken in der üblichen Weise.

Die Verhandlung über die dritte Resolution der Budget-Commission, welche die zukünftige Eisenbahnpolitik der Regierung betrifft, wird fortgesetzt. Sie fordert die Staatsregierung auf: 1) vom Ankauf von Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen; 2) dagegen eingehende Untersuchungen darüber anzustellen, in wie weit der Bau von localen Anschlußbahnen niederer Ordnung geeignet ist, die Rentabilität der vorhandenen Eisenbahnen, insbesondere der Staatsbahnen, zu heben und den Absatz von landwirthschaftlichen Erzeugnissen und sonstigen Rohproducten zu erleichtern; 3) dem Landtage in der nächsten Session eine Darlegung zu machen, in wie weit die Interessenten bei dem Bau solcher Localbahnen durch Maßregeln der Gesetzgebung und Verwaltung beziehungsweise durch Staatsmittel unterstützt werden können.

Abg. Lasker beantragt an Stelle der Resolution III. 1 zu setzen: III. zu erklären, daß unbeschadet der Frage, ob und in welcher Weise das Staatsbahnsystem über den bisherigen Umfang auszudehnen sei, 1) die derzeitige Finanzlage des Staates nicht gestattet, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens mit Unternehmungen vorzugehen, bei welchen die Rentabilität nicht genügend gesichert ist; 2) es dringend erforderlich ist, die Ziele und Grundsätze der Eisenbahnpolitik seitens der kgl. Staatsregierung klar darzulegen und eine Verständigung über dieselben zwischen der Staatsregierung und dem Landtage herbeizuführen.

Abg. v. Hammerstein, unterstützt von vielen Conservativen, beantragt an Stelle von III, 1 zu setzen: III. Die Staatsregierung aufzufordern: 1) die Durchführung des Staatsbahnsystems als Ziel der preußischen Eisenbahnpolitik unverrückt im Auge zu behalten.

Handelsminister Maybach: Der Referent der Budgetcommission hat gestern sein Befremden darüber ausgesprochen, daß in der Commission bei Berathung des vorliegenden Gegenstandes die Regierung blos durch Commissarien, nicht durch den Minister selbst vertreten gewesen sei. Ich habe nicht geglaubt, daß bei einer einfachen Vorlegung des Etats, der an sich besonders Veranlassung zu ausführlichen Erörterungen kaum giebt, auf Fragen von principieller Tragweite eingegangen werden würde; ich habe gemeint, daß sich an den Passus der Thronrede, wo von einer Vorlage über das Eisenbahnwesen die Rede ist, kaum eine Erörterung der principiellen Fragen anknüpfen, daß es sich vielmehr empfehlen würde, an der Hand praktischer Unterlagen die Principienfragen zu erörtern. Weshalb diese Vorlage in der jetzigen Session nicht an das Haus gelangen kann, darüber behalte ich mir die Aeußerung vor. Wie die Sachen jetzt liegen, ist die Erörterung nur von mehr akademischem Werthe. Sie werden mir zugeben, daß verschiedene Ansichten über die Entwickelung des Eisenbahnwesens Platz greifen können, aber es ist nicht gut möglich, sich auf akademischem Wege über Dinge von so eminent praktischer Natur zu verständigen, das ist viel leichter an der Hand der Vorlagen selbst. Allerdings hat ja die Presse verschiedentlich an mich die Aufforderung gerichtet, mit einem Programm hervorzutreten. M. H., was sind Programme? (Unruhe links.) Wollen Sie ein Programm mit meinem Namen verbinden, so kann das insofern geschehen, als, so lange ich in der Eisenbahnverwaltung thätig bin, ich niemals den Gedanken verleugnet habe, weil ich ihn aus der praktischen Anschauung entnommen, daß das, was man gewöhnlich unter Staats-Eisenbahnen versteht, für einen Staat wie Preußen allein das richtige sei. (Beifall rechts.)

Die Modalität, das Tempo, der Umfang der Maßregeln, welche zur Ausführung dieses Gedankens zu ergreifen sein möchten, werden von der Zeit und den Umständen abhängen und dabei wird ganz gewiß in erster Reihe die Finanzlage des Staates in Erwägung kommen. Ich meine, der Handelsminister ist zum Handeln da, nicht blos in Bezug auf den Handel, sondern er soll Ihnen Thatsachen vorlegen; nicht mit Reden, sondern mit Handeln muß vorgegangen werden. Und in der That, weshalb soll denn jetzt, nach der gegenwärtigen geschäftlichen Lage der Dinge Anlaß vorliegen, über so weit tragende Fragen hier in Erörterung zu treten? Wenn es richtig ist, daß wir in Unterhandlung stehen mit verschiedenen Privatbahnen, und das ist der Fall, deren Unternehmungen auf den Staat überzuführen, Unternehmungen, die vielleicht einen Umfang von 2000 Kilometern haben, was wird dadurch in der gegenwärtigen Lage unseres Eisenbahnwesens geändert? Wird der Zustand ein anderer, wenn zu den 6000 Kilometern Staatsbahnen noch 2000 Kilometer hinzutreten? Die ins Auge gefaßten Linien sind allerdings von gewisser Bedeutung für die Entwickelung und Wirksamkeit der vorhandenen Staatsbahnen. Aber von diesen 2000 Kilometern ist schon der dritte Theil, wenn auch nicht der Form nach, so doch in Wirklichkeit in Staatsbesitz; ich erinnere nur an Berlin-Stettin, wovon einzelne Linien schon mit Staatsgarantie das Budget erheblich belasten, und man hat schon im Hause angeregt, ob es nicht zweckmäßig sein möchte, dieses Unternehmen ganz in Staatshände übergehen zu lassen. Der Abg. Richter hat gestern gesagt, daß Berlin-Dresden und die Belastung, welche der Staatskasse daraus erwächst, vielleicht hätte vermieden werden können. Er wollte damit andeuten — und ich will ihm nicht gerade widersprechen —, daß die Bedeutung dieses Unternehmens für den wirthschaftlichen Wohlstand wohl nicht im Verhältniß mit der bei der Gründung gemachten Aufwendung steht, welches jetzt, nachdem sich diese Gründung als eine verfehlte erwiesen, für den Staat eine Quelle von Ausgaben geworden ist und noch werden wird, ohne daß die Regierung dies von sich abwälzen kann, weil viele der Bahnen, die der Herr Abg. Richter in einer früheren Debatte als „verkrachte" bezeichnete, d. h. solche, deren Erträgniß nicht im Verhältniß steht zu ihren Kosten, von der Regierung unter Zustimmung des hohen Hauses übernommen werden mußten, um nicht Trümmer und Ruinen über das Land zu verstreuen. Das ist die Folge der, wie sie wohl genannt wird, unseligen Privateisenbahnindustrie, die uns die Jahre nach dem Abschluß des französischen Krieges gebracht haben.

Zur Sache selbst muß ich bevorworten, daß ich mir gewisse Schranken in den hier zu machenden Mittheilungen auferlegen muß; einmal gegenüber den persönlichen Angriffen, welche mir ja in einem selten reichen Maße zu Theil geworden sind. Ich glaube, daß diese Angriffe nicht an mich heranreichen und lehne es ein für alle mal ab, auf sie irgend etwas zu erwidern. Ich will mich nicht des in diesem Hause gebrauchten Bildes von dem Reiter, der durch das Dorf reitet, bedienen (Heiterkeit), aber ich halte an dem Grundsatze fest: thue recht und scheue Niemand, und meine, daß der Staatsmann, der für König und Vaterland in die Schlacht gehen will, auch den Pulverdampf nicht scheuen soll, mag er auch etwas übel riechen. (Beifall rechts.) Ich weiß noch nicht, ob gerade die heutige Verhandlung geeignet ist, die Unterhandlungen, welche wir mit einzelnen Gesellschaften pflegen, sehr zu fördern, und ich habe mir wohl die Frage vorgelegt, ob es nicht dem Staatsinteresse förderlicher sei, heute mit der Erklärung zu schließen: „M. H., ich bitte abzuwarten, bis wir mit praktischen Vorlagen an Sie herantreten, in akademische Erörterungen, ich wiederhole es, darf ich mich heute nicht einlassen." Indessen ich fühle das Bedürfniß, mich heute doch etwas weiter auszusprechen.

Eine zweite Reserve muß ich mir mit Rücksicht darauf auflegen, daß, wie Sie sich denken können, für einen Beamten, der ein Vierteljahrhundert im Eisenbahndienst thätig gewesen ist, in den verschiedensten Provinzen des Staates eine amtliche Wirksamkeit in den verschiedensten Stellungen entfaltet hat, der also mit den Verhältnissen des Eisenbahnwesens, wie sie sich im Laufe der Zeit entwickelt haben, ziemlich gut bekannt sein muß, die Versuchung sehr nahe liegt, auf verschiedene Nebenpunkte, die ich nicht näher berühren will, einzugehen, um das ganze Gebiet sachlich zu erörtern. Ich will mit Rücksicht auf die Geschäftslage auf diese Nebenpunkte nicht eingehen, die zur Sache doch nichts nützen. So weit über einzelne Punkte Auskunft gegeben werden muß, werden dies meine Herren Mitarbeiter thun. Der Passus der Thronrede: „Im Interesse der Landeswohlfahrt erweist sich eine kräftigere Zusammenfassung und Ordnung des Eisenbahnwesens sowie die Ergänzung des vaterländischen Eisenbahnnetzes in verschiedenen Theilen des Staates als unerläßlich. Sofern, wie gehofft wird, die behufs demnächstiger Ueberführung wichtiger Actieneisenbahnunternehmungen in die Hände des Staates und für den Bau einiger besonders dringlicher Eisenbahnlinien eingeleiteten Vorarbeiten bei Zeiten zum Abschluß gelangen, wird Ihnen eine desfallsige Vorlage zugehen", — dieser Passus bezeichnet den Standpunkt der Regierung, welche an dem festhält, was sie im Jahre 1876 gelegentlich der Vorlage wegen Uebertragung des Eigenthumsrechts des preußischen Staates an das Reich ausgesprochen hat, nämlich daß sie, sofern das Reich auf diese Anerbietung eingehen möchte, es für nothwendig halte, im eigenen Lande mit denjenigen Maßregeln vorzugehen, welche das eigene Interesse gebietet.

Der Gedanke, Reichseisenbahnen ins Leben zu rufen in dem Umfange, wie sie das Gesetz vom 6. Juni 1876 ins Auge gefaßt hat, fand bekanntlich bei unseren verbündeten Regierungen nicht den Anklang, auf den man geglaubt hatte, rechnen zu dürfen. Es liegt kein Anlaß vor, nach irgend einer Seite eine Pression zu üben. Wir wollen ja alle Rücksicht nehmen auf die verbündeten Regierungen, indessen es wird uns nicht zu verdenken sein, daß wir uns im Hause selbst vorläufig so einrichten, wie es unserem Interesse entspricht. Die Staatsregierung hat mit jenem Satz aussprechen wollen und wiederholt es durch meinen Mund, daß sie sich die Durchführung des Staatseisenbahnsystems zur Aufgabe stellen will in dem Umfange, welcher in jener Vorlage vom Jahre 1876 bezeichnet worden ist, d. h. in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes. Ich stimme mit dem Abg. Nasse darin überein, daß wir in Bezug auf diese Frage nicht mehr freie Hand haben; wir sind in der That in dem Staatseisenbahnsystem drin, d. h. in einem verkrüppelten und zwar weder zum Nutzen der Staats- noch der Privatbahnen. Sie haben seiner Zeit die Zustimmung ertheilt zur Ausführung der großen Linie Berlin-Wetzlar (Hört! Hört!), welche nach meiner Auffassung in der That den Uebergang zum Staatseisenbahnsystem bezeichnete.

Diese Linie sollte die richtige Verbindung herstellen zwischen dem Osten und dem Westen, welche bisher fehlte. Sie ist damals richtig bezeichnet worden als das Rückgrat des Systems, welches noch der Ausführung bedürfe. Es fehlen noch die Rippen, vielleicht auch etwas Fleisch. Die bisher an das Haus gelangten Vorlagen, ich erwähne blos die Vorlage der Homburger Eisenbahn, stehen mit dem großen Gedanken, der damals ausgesprochen ist, in keinem Zusammenhang. Ich glaube auch aus der Budget-Commission vernommen zu haben, daß man der Vorlage selbst eine eisenbahnpolitische Bedeutung nicht beimesse, sondern daß sie eine Vorlage ist, welche sich aus technischen, rechtlichen und finanziellen Gründen empfiehlt. Auch von einer anderen Bahn kann ich bestätigen, daß ihre Erwerbung für den preußischen Staat in Aussicht genommen ist, ich meine den hessischen Theil der Main-Weser Bahn, welche sich auf Grund des nach dem Frieden abgeschlossenen Vertrages in preußischer Staatsverwaltung befindet. Wir sind wegen des Erwerbes dieser Bahn bereits im Jahre 1867 in Verhandlungen getreten und haben uns im Laufe der Zeit immer mehr überzeugt, daß es für beide Theile wünschenswerth sei, dem jetzigen Zustande ein Ende zu machen. Daß wir diese Vorlage noch nicht an das Haus gebracht haben, beruht darin, daß die hessische Ständeversammlung sich noch nicht über den Vertrag schlüssig gemacht hat und ich Bedenken tragen muß, eine Vorlage an das Haus zu bringen, bevor wir sicher sind, daß auch der Verkäufer Neigung hat, auf das Geschäft einzugehen.

Ich komme auf die Linie Berlin-Wetzlar zurück. Es befindet sich zwischen dem Staatseisenbahnnetz des Ostens und dem des Westens, insofern sich die Richtung nach dem Unterrhein bewegt, eine sehr bedenkliche Lücke, so daß der Gedanke sehr nahe liegt, sie durch den Erwerb derjenigen Linien auszufüllen, welche geeignet sind, diese Lücke voll zu ergänzen. Nach meiner Auffassung würde es richtiger gewesen sein, nachdem wir Hannover und Hessen erworben, in die Erörterung einzutreten, wie eine richtige Eisenbahnverbindung mit diesen neuen Landestheilen und zwar für Staatsrechnung herzustellen sein möchte. Ich habe mich damals dafür ausgesprochen, daß man die Linie von Berlin nach Lehrte aus politischen und wirthschaftlichen Gründen schon damals für Staatsrechnung unternommen hätte. Die Verbindung des östlichen und westlichen Netzes empfiehlt sich aus technischen, wirthschaftlichen und finanziellen Gründen. Die technischen liegen für jeden Eisenbahnverständigen nahe. Wären die östlichen und westlichen Staatseisenbahnnetze in der Hand einer Privat-Eisenbahngesellschaft, so würde ich es ihr durchaus nicht verdenken, wenn sie mit allen Mitteln dahin strebte, diese zwischenliegenden, die Entwickelung und Fruchtbarkeit der Hauptlinien hindernden Glieder in ihre Hand zu bringen. Wirthschaftlich halte ich den Erwerb solcher Bahnen für erwünscht, weil durch Verminderung in den Betriebskosten, Vereinfachung der Organisation, bessere Ausnutzung des vorhandenen Materials sich Vortheile erreichen lassen, die den Finanzen so gut, wie dem Verkehr zu gute kommen. Wenn Sie mich nun fragen: Ja, wie denkt ihr denn mit dem Erwerb solcher Bahnen vorzugehen? — so kann ich auch hier wiederum nicht zu viel sagen, aber unser Gedanke ist der — ob wir ihn verwirklichen werden, weiß ich ja nicht, weil uns bindende Beschlüsse der betreffenden gesetzgebenden Factoren noch nicht vorliegen — daß wir dem schwankenden Credit solcher Gesellschaften den guten Credit des Staats zu einem billigen Preise substituiren in Form einer Rente.

Diese Rente würde nach der Auffassung der Regierung und nach den angestellten Erörterungen nicht allein kein Nachtheil sein für die Staatskasse — und insofern kann ich also diejenigen beschwichtigen, welche aus solcher Erwerbung eine Verminderung der gegenwärtigen Rentabilität der Staatsbahnen befürchten — sondern sie würde bei vollster Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Actionäre im Stande sein, dem Staat dadurch einen Vortheil zuzuführen, daß, wie gesagt, wirthschaftliche Ersparnisse zu machen sind, wenn wir z. B. Doppelbauten, die wir jetzt, wenn das bisherige System bestehen bleibt, in mehr oder minder großem Umfange auf Kosten des Staats und auch der Gesellschaften vornehmen müssen, ersparen können. Wenn Sie sich die Eisenbahnkarte ansehen, die ich dem Hause überreicht habe, so werden Sie bei oberflächlicher Prüfung sich sagen müssen: die Entwickelung unseres preußischen Eisenbahnwesens bei Ausbau des Gesammtnetzes hat nicht denjenigen Fortgang genommen, den man im Interesse des Landes eigentlich hätte wünschen müssen — ich meine nicht in Bezug auf Zahl und Ausdehnung der Linien, sondern in Bezug auf eine Menge von Linien, die man besser unterlassen hätte, in Bezug auf eine Menge von Bauten, von Anschlußbahnhöfen u. s. w., die man auch besser hätte unterlassen können. (Sehr wahr!) Es ist das ein Grund, weshalb viele unserer Privatgesellschaften augenblicklich unter dem Druck der Zeit doppelt seufzen und wir müssen alles vermeiden, was dazu beiträgt, dieses System des Doppelbetriebs — ich will sagen, dieses Fahrens mit zwei Pferden, wo man mit einem auskommen kann — zu fördern, denn darauf beruht vorzugsweise die Leistungsföhigkeit und auch das Tarifwesen der Eisenbahnen.

Sie werden weiter fragen, wie man sich die Organisation eines so großen Eisenbahnnetzes denken soll? Es ist — ich weiß nicht, auf wessen Veranlassung — in der Presse mir einmal in den Mund gelegt worden: ich hätte mich dahin ausgesprochen, daß ein Netz von 200 Meilen — ich will dieses Längenmäß einmal gebrauchen — nicht füglich von einer Direction, von einer Centralstelle verwaltet werden könne. Ich nehme Veranlassung, diese Worte, welche in der That von der Unkenntniß der Verhältnisse zeugen, hiermit ausdrücklich zu dementiren. Ich habe Ihnen bereits bei der Etatsberathung mitgetheilt, daß wir darüber nachsinnen, wie wir die gehörige Organisation der Staatsbahnen, nicht im Sinne der Centralisation, nicht über das Maß der für gewisse Gegenstände nothwendigen Centralisation hinaus, sondern im Sinne der Decentralisation zu bewirken gedenken. Wir wünschen Behörden zu haben, welche mit den nöthigen Competenzen ausgestattet, über ein angemessenes Verkehrsgebiet bestimmen — und das nicht allein, sie sollen in Bezug auf die Maßregeln, die sie im wirthschaftlichen Interesse ergreifen, Fühlung behalten mit den Bedürfnissen des Lebens, sie sollen nicht vom grünen Tisch aus regieren, sondern mit denjenigen Vertretern des Verkehrs, welche bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens ein lebhaftes Interesse haben, in Fühlung verbleiben. Sie werden vernommen haben, daß es die Absicht der Regierung ist, einen Wirthschaftsrath einzusetzen. Er ist gestern ein Wirthschaftsrath von Interessenten genannt worden. Interessenten beim Eisenbahnwesen sind wir alle, als Producenten oder Consumenten: einen Wirthschaftsrath zu constituiren, in dem kein Interessent sitzt, ist nach Lage der Dinge nicht möglich, es wird nur darauf ankommen, die Mischung so zu machen, die Auswahl auf solche Männer zu lenken, die mit möglichster Objectivität das Interesse des Verkehrs und das Wohl des Staates ins Auge fassen. Auch ist es nicht die Meinung, diesen Wirthschaftsrath, welcher in bestimmten Fällen gehört werden soll, wirken zu lassen, ohne Betheiligung der übrigen sonst betheiligten Ressortministerien.

Ich habe den Finanzminister, den landwirthschaftlichen und den Kriegsminister ersucht, und diesem Ersuchen ist Folge gegeben worden, auch Vertreter ihres Ressorts den Verhandlungen zuzuordnen, damit nicht einseitige Beschlüsse gefaßt, einseitige Gutachten dem Publikum vorgelegt werden. Ich denke mir, daß dieser Wirthschaftsrath, der kürzlich auch im Königreich Würtemberg ins Leben getreten ist, entwickelungsfähig sein kann, und man darf annehmen, daß er im Laufe der Zeit eine gesetzliche Basis erhält sowohl in Bezug auf seine Zusammensetzung wie auf seine Wirksamkeit. Wir haben in anderen Ländern — ich will geradezu Hannover nennen — eine Einrichtung gehabt, wo Commissarien der Landesvertretung einen Einblick in den Lauf der Verwaltung erhielten und bei gewissen Tarifmaßregeln um ihre Zustimmung gefragt wurden. Sollten wir inzwischen im Reich nicht so weit kommen, so läßt sich ja denken, daß sich dieser Wirthschaftsrath zunächst unter Betheiligung von Mitgliedern dieses hohen Hauses wie des anderen Hauses zusammensetzt, um — was für den Minister doch sehr angenehm sein muß — ihm die Verantwortung zu erleichtern, ihm Gutachten zu geben, ihm die Gewißheit zu gewähren, daß er nicht einseitig vom grünen Tisch aus urtheilt. Wenn Jemand das Bedürfniß fühlt, nicht sich die Verantwortlichkeit abnehmen zu lassen, sondern nur vor sich selbst die Ueberzeugung zu haben, daß er das Richtige getroffen hat, so bin ich es. Ihre Commission schlägt Ihnen vor, die Regierung möge absehen vom Erwerb von Vollbahnen und Untersuchungen anstellen über die zweckmäßige Art der Ausführung von Secundärbahnen. Ein solcher Antrag verheißt dem Handelsminister ja eine bei seiner Ueberlastung ganz anmuthende Ruhe. Allein Ruhe auf diesem Gebiete ist Rückschritt, deshalb kann ich nicht darauf eingehen. Ich habe bereits in der Commission erklärt, daß von der preußischen Regierung die Initiative ergriffen ist für die Ausarbeitung eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen im Reich, über einen Reichseisenbahnrath, einen consultativen Körper, der nach bestimmten Vorschriften des Gesetzes gehört werden muß, und endlich über einen Gerichtshof, welcher entscheiden soll über Differenzen zwischen Privat- und Staatsbahnen und vielleicht zwischen Staatsbahnen und anderen Ressorts.

Die Sache liegt nicht mehr im Schreibtisch, sie wird an den Bundesrath gelangen mit dem Antrage Preußens, eine Commission für diese wichtige Materie zu bestellen, zusammengesetzt aus den hauptbetheiligten Staaten, welche das Recht hat, Sachverständige zu hören, Gutachten eizuziehen, und welcher die von Preußen ausgearbeiteten Entwürfe als Material überwiesen werden. Ich darf annehmen, daß dieser Vorlage die Zustimmung der verbündeten Regierungen nicht fehlen und aus diesen Berathungen ein bestimmtes Resultat zu Tage treten wird. Hoffen wir, daß dieses Resultat ein gutes sei. Jedenfalls wird der Weg, den wir in Preußen beschreiten, wesentlich förderlich sein für die Ordnung des Eisenbahnwesens im Reiche, und ich erkenne es als eine meiner Hauptaufgaben, dahin zu wirken, daß das Reich in alle seine verfassungsmäßigen Rechte eingesetzt wird. Ich erkläre wiederholt, daß die preußische Regierung nicht daran denkt, sich mit ihrem Staatseisenbahncomplex, wie groß er auch sei, der vollen Einwirkung des Reiches zu entziehen. (Beifall rechts.) Ich würde damit zugleich das Glück haßen, der Aufsicht über die Privatbahnen entledigt zu werden. Es ist wiederholt in diesem Hause und, irre ich nicht, auch gestern ausgesprochen, daß es für den Eisenbahnminister außerordentlich schwierig ist, nicht nach beiden Seiten anzustoßen. Das ist eben eine Folge des gegenwärtigen Systems. Seitens der Privatbahnen tritt mir Mißtrauen entgegen, wo ich es nicht erwartet habe, wo ich bestrebt bin, ihnen klar zu machen, daß ich mich vollkommen als Minister, nicht blos für die Staatsbahnen, sondern auch für die Privatbahnen fühle, daß ich glaube darauf halten zu müssen, daß, so lange Privatbahnen existiren, ihnen ihrr Rechte auch nicht verkümmert werden. Ich habe den Beweis geliefert, und könnte dies auch heute, daß ich eine widernatürliche Concurrenz der Staatsbahnen gegen die Privatbahnen nicht will. Allerdings gehe ich nicht so weit, daß ich nun auch dazu meine Zustimmung gebe, nicht im Interesse des Verkehrs, sondern im Interesse der Finanzen der Privatbahnen, Ablenkungen des Verkehrs von der natürlichen Staatsbahnroute auf Privatbahnrouten zuzulassen, denn das wäre eine Staatsunterstützung für die Privatbahnen, die ich nicht billigen könnte, und wie ich hoffe, auch die Mehrheit des Hauses nicht.

Die Vorbereitungen, die wir getroffen hatten, um mit einer ausführlichen Vorlage an das Haus zu treten, sind bisher zu meinem Bedauern nicht so weit gefördert, daß dies in dieser Session besonders bei deren vorgerücktem Stande, noch möglich wäre. Ich kann nur wiederholen, daß es mißlich ist, sich jetzt schon über den Ausgang der schwebenden Verhandlungen zu äußern. Die Ansichten darüber, was vortheilhaft oder nicht vortheilhaft ist, gehen ja auseinander, und wir werden abwarten müssen, wie weit das der Fall sein wird. An diese Vorlage hätte sich eine andere über die Ausführung und Subventionirung verschiedener Secundärbahnlinien geknüpft, die wir für den Ausbau des jetzigen Eisenbahnnetzes zur Wohlfahrt des Landes für erforderlich erachten; wir glauben, hoffen zu dürfen, daß aus den Mitteln, welche uns noch zu Gebote stehen, aus Ersparnissen und ebenso aus den Mitteln, welche der Staat durch den Erwerb der Privatbahnen erwerben würde, es uns gelingen wird, das Secundärbahnwesen in Preußen erheblich zu fördern, sei es, indem sich Linien für die anderen Unternehmer mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit der betreffenden Landestheile nicht finden, sei es, daß wir eine Subvention an Privatunternehmer gewähren, die es den Interessenten möglich macht, diese Secundärbahnen auszuführen.

Ich darf gleich hier hinzufügen: wir sind in Bezug auf die Entwickelung unseres Vollbahnwesens vielleicht am Ende, die Speculation ist erschöpft, aber wir stehen erst am Anfang mit der Ausführung derjenigen Linien, welche ich als Saugadern der Vollbahnlinien bezeichnen möchte. Die aus allen Theilen des Landes nicht blos an mich, sondern schon an meinen Vorgänger in großer Menge gelangten Anträge beweisen mir, wie sehr das Land das Bedürfniß hat, solcher Verkehrswege theilhaftig zu werden. Wir haben uns bemüht, uns mit den Ressorts des Reichs, mit der Post- und Telegraphenverwaltung und mit der Militärverwaltung über die Erleichterungen zu verständigen, welche wir zur Förderung dieses Secundärbahnwesens glauben in Anspruch nehmen zu müssen. Diese Verständigung ist gelungen, wir haben eine feste Basis für die Zukunft gewonnen, und ich hoffe, daß es möglich sein wird, uns nach festen Principien dem Secundärbahnwesen gegenüberzustellen und die Sache gesetzlich zu ordnen.

Wenn die Regierung ausspricht, daß sie sich in dem vorhin angedeuteten Sinne dem Staatseisenbahnwesen zuwendet, so befindet sie sich, wie ich glaube, im Einklang mit den besten Traditionen der preußischen Verwaltung, mit dem ganzen bisherigen Gange der Gesetzgebung, mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens und auch mit der Geschichte dieses hohen Hauses selbst. Gestatten Sie mir einen kurzen Rückblick auf den Verlauf der Entwickelung unseres Eisenbahnwesens in Bezug auf die Gesetzgebung. Das Gesetz vom Jahre 1838 hat sich lediglich über den Bau und Betrieb der Privateisenbahnen ausgesprochen. Allein, obgleich unser Vorbild England den Gedanken, daß die Bahnen in bestimmter Zeit an den Staat überzuführen seien, nicht hatte, hat man es doch damals in dem Gesetz von 1838 ausdrücklich ausgesprochen, daß die Rückkehr zum Staatsbahnsystem eigentlich das richtige sein würde. Zu dem Zweck hat man nicht blos dem Staat das Ankaufsrecht der Eisenbahnen unter gewissen Bedingungen vorbehalten, sondern man hat auch die Amortisation der Eisenbahnactien und zwar unter Benutzung einer von ihnen selbst aufzubringenden Abgabe vor-

behalten. Man hat dann weiter gesagt, daß nach vollendeter Amortisation der Eisenbahnactien den Eisenbahnunternehmungen, die man als öffentliche Straßen auch schon damals ansah, eine solche Einrichtung gegeben werden solle, daß lediglich die Transportkosten gedeckt würden. Man hat damals auch wohl an das gedacht, was in andern Ländern des Continents geschah, wo die Concession bekanntlich nur auf Zeit, auf 80—90 Jahre verliehen wurde mit der Bedingung, daß nach Ablauf dieser Frist die Eisenbahnen in das volle unbelastete Eigenthum des Staates übergehen sollten, und es ist das auch als eine in früheren Jahren wiederholt betonte ernste Eventualität bezeichnet worden, daß nach einem bestimmten Zeitlauf unsere Nachbarstaaten ihre Eisenbahnen voll und unbelastet übernehmen und in der Lage sein würden, den Landeseinrichtungen angepaßte Transporteinrichtungen zu treffen, ohne dafür irgendwie erheblich größere Entschädigungen, als der Transportbetrieb selbst erfordert, fordern zu müssen.

Damals — der Minister v. d. Heydt hat wiederholt darauf hingewiesen, wurde anerkannt, daß man sich die Situation vergegenwärtigen möge, wie es in Preußen aussehen würde, wenn alle Staaten um uns herum unentgeltlich erworbene Staatsbahnen hätten, während Preußen noch Actienunternehmungen, die auf Dividenden sehen müßten, besäße. Es ist im Jahre 1847 zuerst dem vereinigten Landtage eine Vorlage über den Bau der Ostbahn gemacht worden, zu welcher Privatunternehmer sich nicht fanden, weil man damals glaubte, sie würde nicht einmal die Betriebskosten aufbringen. Im Jahre 1848 wurde Seitens des wahrlich vorsichtigen Finanzministers Hansemann ein Antrag an die höchste Stelle gerichtet auf Ermächtigung zum Ankauf der Privatbahnen. Es hat nach jener Zeit der damalige Handelsminister Milde mir persönlich eine Denkschrift übergeben, welche zur Motivirung dieses Ankaufes diente; Sie werden ihn nach seiner späteren parlamentarischen Thätigkeit nicht in Verdacht haben, daß er sich zu etwas bekannt, was seiner Ueberzeugung nicht entsprach; in dieser Denkschrift ist mit dürren Worten ausgesprochen, Preußen müsse die Conjunctur benutzen und sich in den Besitz dieser großen Verkehrsstraßen setzen. Im Jahre 1853 wurde der Gedanke betreffs der Amortisirung der Eisenbahnactien durch das Gesetz vom Mai in's Leben geführt. Die Amortisation schritt stetig fort. Leider ist im Jahre 1859 unter dem Druck einer kriegerischen Eventualität dieser Weg verlassen, um die Mittel für die Verzinsung einer Militäranleihe zu gewinnen. Wäre das nicht geschehen, und darin stimme ich mit dem Abg. Lasker, der dieser Ueberzeugung wiederholt Ausdruck gegeben hat, überein, so würden wir schon sehr viel weiter sein. Im Jahre 1867 ist es versäumt worden, die glückliche Constellation der Verhältnisse zu benutzen, um das Staatseisenbahnsystem durch eine angemessene Verbindung mit dem Westen zu ergänzen. Auf die Periode von 1867 bis 72 folgt bekanntlich eine Zeit, die ich zum Theil wenigstens aus der Geschichte unseres Eisenbahnwesens ausgemerzt sehen möchte. (Sehr richtig.)

Sie hat ihren Abschluß in dem Berichte der Untersuchungs-Commission gefunden, welcher ja hervorragende Mitglieder dieses Hauses angehört haben und welche einen tiefen Einblick darin gewonnen hat, wie es bei der Gründung mancher Privat-Eisenbahnen zugegangen ist und welche dem einen Ausdruck in folgender Stelle des Berichts gegeben hat: „Die Commission ist nicht zweifelhaft gewesen, daß diese Frage (ob der Eisenbahnbau lediglich dem Staate vorzubehalten und Privat-Unternehmungen principiell auszuschließen seien) in Uebereinstimmung mit dem Gutachten aller Sachverständigen dahin zu beantworten, daß der ausschließliche Staatseisenbahnbau für die Gegenwart unausführbar erscheint. Sie hat sich jedoch der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß bei der Ausdehnung und Ausbildung des Eisenbahnwesens, wie sie in neuerer Zeit schon eingetreten ist und sich von der Zukunft immer mehr erwarten läßt, volkswirthschaftliche Rücksichten und Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates als letztes Ziel hinführen. Die Eisenbahnen sind öffentliche Transportanstalten und stehen ihrem Wesen und Zwecke nach den Landstraßen gleich. Nur zwingende finanzielle Gründe haben diesen Standpunkt verrückt und den Bau wie die Erhaltung der Eisenbahnen aus der Hand des Staates genommen und der Speculation und Industrie übergeben. So erfolgreich dies auch in mannigfacher Beziehung auf den Eisenbahnbau gewirkt hat, so dürfte es sich doch als eine volkswirthschaftliche Anforderung an die Zukunft bezeichnen lassen, daß sie das dem Wesen und Zweck der Eisenbahnen allein entsprechende Verhältniß verwirklicht, nach welchem ebenso, wie dies bereits bei den Chausseen der Fall ist, nicht mehr die Frage Zinsgewinn bringender Rentabilität, sondern unabhängig davon das Bedürfniß des öffentlichen Verkehrs entscheidend in den Vordergrund tritt, und nur insoweit, als nach Genügung und ohne Gefährdung desselben die Speculation zugelassen werden kann, dieselbe ihren Antheil an dem Unternehmen behält und überkommt, wie dies bezüglich des Transport- und Befrachtungswesens nicht bedenklich sein, vielmehr principiell nothwendig werden dürfte.

Die Commission erachtet es daher für wünschenswerth, daß die Staatsregierung fortgesetzt die Möglichkeit der Erreichung jenes Zieles im Auge behält und von vornherein Bestimmungen trifft, welche dieselben vorbereiten und erleichtern." Nun sind Bedenken verschiedener Art ausgesprochen worden, wenn auch vielleicht nicht gerade gegen das Princip, so doch gegen die Opportunität. Man sagt: sind denn die jetzigen Zeiten für solche großen Unternehmungen geeignet, ist nicht die wirthschaftliche, die finanzielle Lage des Landes so, daß wir abstehen sollten von allen weiteren Engagements? Die Staatsregierung ist nicht dieser Meinung, denn wenn wir etwas nothwendig haben, so ist es eine Verbesserung unseres Eisenbahntransportwesens; unsere Industrie, unsere Production bedarf, um concurrenzfähig zu sein, billiger und gut eingerichteter Transportwege, und da gerade kann die Erweiterung des Staatseisenbahnwesens ganz außerordentlich nützliche Dienste leisten. Diese Zusammenfassung wird es uns möglich machen, für die Zukunft — ich will nicht zu viel Erwartungen erwecken, denn ein Eisenbahn-Paradies können wir auch dann nicht schaffen — doch Einrichtungen zu treffen, welche den Verkehr durch billige und guteingerichtete Transportwege erleichtern. Sie sagen nun, die bisherigen Finanzresultate sind doch zu betrübend, sie enthalten eine Belastung der Steuerzahler. Ihre Commission hat ausgerechnet, daß die Staatsbahnen in der vollen Ausdehnung sich nur mit 3,18 Procent verzinsen. Diese Berechnung kann ich nicht anerkennen. Es ist das buchmäßige Capital zu Grunde gelegt, nicht das zinspflichtige Capital; denn Sie würden sonst sehen, daß das zu Grunde gelegte Capital die gesammte zinspflichtige Staatsschuld übersteigt. Nach meiner Berechnung beträgt der gesammte Ueberschuß der Staatsbahnen von 1852 bis 1877/78 nach Abzug der Zinsen, der Tilgungsquoten (102,000,000 M.), der Meliorationskosten (96,000,000 M.) noch über 140,000,000 M., das ist doch kein so übles Resultat.

Ich will noch eine andere Berechnung aufmachen, welche die Summen enthält, die 1873 bis 1877/78 für das Eisenbahnwesen im Ganzen zur Verwendung gekommen sind, ich meine an Zinsen, Amortisationen, Subventionirung von Privatbahnen auf der einen Seite, auf der anderen die Ueberschüsse der Staats und garantirten Privatbahnen, danach verbleibt immer noch ein Ueberschuß von 235,000,000 M. Eine Hauptursache, daß die Berechnung von derjenigen abweicht, welche in der Budgetcommission angestellt worden ist, dürfte darin liegen, daß die Amortisation, also die Entlastung des Staates von Schulden, die er für das Eisenbahnwesen gemacht hat und die sich auf 102 Millionen Mark belaufen, nicht in Betracht gezogen ist, daß ferner die Meliorationen nicht in Betracht gezogen sind, endlich auch dasjenige nicht, was aus der Kriegscontribution amortisirt worden ist, welche uns die Tapferkeit unserer Armee eingebracht hat, endlich ein Posten, der eigentlich nicht für die Eisenbahnen bestimmt war, sondern andern Zwecken gedient hat, eine Summe von 12 Millionen, welche für die Regulirung der Weichsel und Nogat ausgegeben worden ist. Ich meine, wenn Sie die Gesammtsumme, welche auf diese Weise in Abführung gekommen ist, auch die Kriegscontribution, mit praeter propter 4½ Procent verzinsen, dann würde das allerdings auf ein ungünstiges Resultat hinauskommen. Aber war denn die Anlage der Kriegs-Contribution in Staatseisenbahnen etwa eine schlechte? Wenn wir aus ihr Linien hergestellt haben und noch herstellen, welche das Land melioriren, die Steuerkraft heben und die Vertheidigungsfähigkeit des Landes bessern, haben wir dann die Kriegscontribution schlecht angewendet? Ich glaube, wir hätten kaum einen besseren Zweck finden können. (Sehr richtig! Beifall.)

Es ist ferner in Betracht zu ziehen, daß wir eine Vermehrung unseres Staatseisenbahnnetzes im Betrieb von beinahe 200 Meilen bekommen haben, von denen der kleinste Theil in nächster Zeit eine Rente in Aussicht stellt. Wir haben übernehmen müssen die Pommersche Centralbahn, um nicht Trümmer und Ruinen entstehen zu lassen; ebenso die Nordbahn. Wir haben Bahnen in Ostpreußen gebaut: Tilsit-Memel, Thorn-Insterburg, Laskowitz-Jablonowo, alles Bahnen, die nicht entfernt ihre Zinsen aufbringen werden. Aber die Regierung bereut das trotzdem nicht und ich hoffe, auch das Haus, denn das ist ja eben der Nutzen der Staatsbahnen, daß sie im Stande sind, die schlechten Linien auf die guten zu übertragen. Es wird diese Erfahrung die Regierung nicht abhalten, auch in Zukunft den nothleidenden Provinzen, und ich rechne dazu ganz besonders die östlichen, auf ähnliche Weise zu Hilfe zu kommen und mit entsprechenden Vorlagen an das Haus zu treten. (Beifall.) Haben wir denn überhaupt eine Staatsbahn in Angriff genommen, um damit ein Geschäft oder eine Speculation zu machen? Mit nichten! Der Zweck ist der, das Land zu melioriren, die Steuerkraft zu heben; und wenn man rechnet, was der Staat an Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer mehr bekommt dadurch, daß wir Staatsbahnen erhalten haben, dann wird sich leicht das compensiren lassen, was man als angeblichen Zuschuß der Steuerzahler herausrechnet. (Sehr wahr! rechts.) Fragt man denn bei den Häfen, Strömen, Chausseen, bei der Post nach einer Rentabilität? Wenn man das thun will, dann sind wir längst theoretisch bankerott.

Lassen Sie mich noch einige Worte über ein System sprechen, welches unter allen als Panacee für das Eisenbahnwesen gepriesen worden ist: das sog. gemischte System. Ich kann nicht leugnen, daß ich immer das Gefühl gehabt habe, daß, wenn man das gemischte System anpries, man eigentlich das Privateisenbahnsystem anpreisen wollte. Es ist ja ganz unvermeidlich, daß, wenn man sich denkt, es solle neben einer Staatseisenbahn eine Privatbahn den Betrieb führen, oder umgekehrt, dann die Mittel vergeudet werden. Wir werden durch diese unglückselige Zersplitterung des deutschen Eisenbahnnetzes in zahllose Unternehmungen gezogen, in eine so große Menge selbstständiger Wirthschaftskörper, die ihre Directionen, — Privat- und königliche Directionen, — die ersteren mit sehr ausgebildeten und weit ausgedehnten Befugnissen an der Spitze haben, daß dieselben zu einer großen Vergeudung des Capitals führen müssen. Nehmen Sie zu den durch diese Zersplitterung weit über das Bedürfniß gesteigerten Kosten der Anschlußbahnhöfe und des gesammten Betriebsapparates den ganzen Luxus, den ein vollständig eingerichteter Hofstaat einer Privatdirection erfordert (Sehr wahr!), daß dieser Luxus unseren Transportinteressenten und dem Verkehr die Mittel entzieht für billige und gute Transporteinrichtungen; nehmen Sie dann hinzu, daß der Staat in die üble Lage kommt, bei einem solchen Concurrenzsystem entweder die Privatbahnen zu drücken und darüber entsteht großer Lärm, oder aber seine Pflicht, den Betrieb auf so billige Weise zu führen, als es ihm möglich, um dem Verkehr entgegenzukommen, verletzt. Das Verhältniß für einen Minister, der beide Seiten zu überwachen hat, ist ein überaus schwieriges und ich gestehe, daß, seitdem ich dieses Amt verwalte, ich die Ueberzeugung habe gewinnen müssen, daß dieses Verhältniß auf die Dauer absolut unhaltbar sein wird. (Sehr richtig.) Wenn man also dazu kommt, zu verlangen, daß der Staatsverkehr abgehen soll, damit die Privatbahnen aufrecht bleiben, daß der Staat die Leistungen, die er wirklich ausführen kann, nicht ausführen soll, damit den Privatbahnen nicht der Verkehr entzogen und die Hoffnung ihrer Actionaire auf Dividenden beeinträchtigt werde, in welche Lage setzen Sie da einen Minister, der darüber entscheiden soll, was beiden Seiten gerecht und billig ist. Man hat uns gesagt, das gemischte System ist kein System, es ist nur eine Mischung der Systeme.

Es kann ein Staatsbahnsystem und Privateisenbahnsystem nicht bestehen und beide neben einander denselben Interessen dienen, dieselben Linien beherrschen; das ist auf die Dauer nach meiner Auffassung unmöglich. (Sehr wahr!) Wie gestaltet sich denn nun auch gegenwärtig unser Tarifsystem? Wir haben ja eine Vereinfachung und Verminderung unserer Tarife in Folge der Beschlüsse der früheren Jahre herbeigeführt. Trotzdem ist dasselbe noch nicht sehr weit gediehen, einfach in Folge der Nothwendigkeit, den individuellen Interessen der einzelnen Unternehmungen Rechnung zu tragen und diese individuellen Interessen der Unternehmungen, so lange sie als solche bestehen, haben Anspruch auf Berücksichtigung. Wir würden ja, wenn wir in Zukunft ein ausgebildetes Staatseisenbahnsystem besitzen, in der Lage sein, zu bestimmen, daß die Transporte, ich meine den Güterverkehr, über die kürzeste und leistungsfähigste Route sich bewegen. Sie können sich doch denken, daß auf einer längeren doppelgeleisigen Route mit Nachtdienst ein Transport sich billiger bewerkstelligen läßt, als auf einer kürzeren Linie, wenn sie nur eingeleisig und ohne Nachtdienst ist. Dann hat der Staat es in der Hand, den Verkehr über diejenige Route zu lenken, auf welcher er am vortheilhaftesten für seine Oekonomie und den Verkehr selbst bewerkstelligt werden kann. (Sehr richtig.) Sie würden es doch ridikül finden, wenn man der Post zumuthet, sie solle einen Brief, den Sie von hier nach Frankfurt a. M. schicken wollen, über Kassel oder Fulda dirigiren. Die Post wird Ihnen antworten: Es kann Ihnen ja gleichgiltig sein, wir werden den Brief in der allerkürzesten Frist nach Frankfurt für dasselbe Porto besorgen. Aehnlich würde sich bei richtiger Gruppirung des Eisenbahnwesens auch dieser Dienstzweig wohl gestalten lassen.

Das Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privatbahnen für dieselben Interessen hat sich ja auch in anderen Ländern nicht bewährt, ich erinnere Sie nur an Baiern. Baiern hatte in dem rechtsrheinischen Theil bekanntlich neben sehr ausgebildeten Staatsbahnen auch noch eine große Privatbahn, die baierische Ostbahn, die der Staatsbahn eine nicht unerhebliche Concurrenz bereitete. Man überzeugte sich, daß dies System nicht haltbar sei und ging dazu über, die Eisenbahn zu kaufen und ich glaube, ebenso wird es auch bei uns werden. In Sachsen hat man sich unter dem Einfluß der Befürchtung, die das Reichseisenbahnproject hervorrufe, entschlossen, sehr rasch die noch vorhandenen Privatbahnen zu kaufen. Ich glaube, daß auch heute noch nicht, ganz abgesehen von diesen Besorgnissen, die sächsische Bevölkerung sich damit würde einverstanden erklären können, die erworbenen Privatbahnen wieder in das Privateigenthum zurückzuführen. Soviel ich höre, ist man im Allgemeinen dort recht zufrieden mit den Resultaten, auch den finanziellen; dasselbe werden Sie, was den Verkehr und die Organisation im Allgemeinen angeht, von Würtemberg, Baden und Oldenburg hören, und doch sind die Staaten ja nicht überall so leistungsfähig, wie wir. Es war mir überraschend, in der sächsischen Presse die Empfehlung zu bekommen, für Preußen nicht auf den Erwerb der Privatbahnen bedacht zu nehmen, während man den guten Erfolg der Procedur auf sächsischem Gebiet preist. Ich kann das nur einem gewissen particularistischen Zuge zuschreiben, der ja — ich kann es nicht verhehlen — in dem Privatbahnsystem eine gewisse Unterstützung findet. Ich habe bereits erwähnt, daß wir noch das Bedürfniß haben, eine Menge von Bahnen zu bauen, und je nachdem es unsere Finanzverhältnisse und die sonstigen Bedürfnisse mit sich bringen, Secundärbahnen zu unterstützen, und zwar aus dem wohlwollenden Sinne, den auch die Budgetcommission in ihre vorgeschlagene Resolution gelegt hat. Aber das ist nach meiner aufrichtigen Ueberzeugung unausführbar, ohne daß wir zugleich auf dem Gebiete der Consolidation unseres Staatseisenbahngesetzes kräftig vorgehen.

Ein anderer Grund daran zu denken, unser Eisenbahnwesen auszubilden, ist der, daß von den Privatbahnen eine erhebliche Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes nicht zu erwarten ist. Wie wollen diese das Capital zu selbstständigen Unternehmungen anschaffen? Die Stammactien stehen unter Pari, eine Vermehrung ist nicht denkbar, und selbst bei solchen Unternehmungen, welche den Paricours um etwas überschritten haben, wird immerhin die Aussicht, daß eine Vermehrung des Stammactiencapitals eintreten könnte, nur lähmend wirken. Auch die Menge der Prioritätsobligationen ist bei sehr vielen Unternehmungen an der Grenze des für den Credit dieser wichtigen Papiere selbst Zulässigen angelangt. Gewiß giebt es noch einzelne Unternehmungen, die sich die Entwickelung des Eisenbahnwesens angelegen sein lassen und, wie ich dankbar anerkenne, im Interesse des Landes. Indessen ruhen auf ihnen so große Verpflichtungen, daß wir nur mit aller Schonung werden vorgehen dürfen, um die Ausführung der concessionirten Linien von ihnen zu verlangen. Ich bitte Sie demnach auf's Dringendste, für welche Resolution Sie sich auch entscheiden mögen, daß Sie sich in einem Sinne aussprechen, der für uns, für die Regierung ermuthigend ist auf dem beschrittenen Wege, daß Sie uns vor der, ich kann sagen, Calamität bewahren, von dem Wege, der nun einmal mit Ihrer Zustimmung betreten ist, wiederum auf einen anderen einzulenken. Es ist ja das ein Uebelstand, daß in der preußischen Eisenbahnpolitik wiederholt ein Schwanken vielleicht bemerkbar gewesen; dieses Schwanken dürfen wir nicht weiter fortsetzen, wir schädigen damit das Land. Will die Majorität dieses Hauses gegen ihre Ansicht von 1876 eine Schwenkung machen, die Regierung macht sie nicht mit. Für mich würde ja nur der Gedanke tröstlich sein, daß ich wenigstens das Gute erstrebt habe, daß ich mir bewußt bin, was ich will, und daß ich mich schließlich mit dem Worte trösten kann: In magnis voluisse sat est. (Lebhafter Beifall von verschiedenen Seiten des Hauses.)

Abg. Lasker: Der durchdachte und lichtvolle Vortrag des Handelsministers hat so viele Punkte angeregt, daß ich nicht auf alle eingehen kann. Ich habe auf die Debatten im Hause mehr Werth gelegt, als auf die Fassung der Resolutionen, weil es mehr darauf ankommt, daß die Regierung mit den im Hause verbreiteten Ansichten Fühlung gewinnt und daß wir die Absichten der Regierung kennen lernen; denn nur bei bestimmten Vorlagen ist es möglich, festzustellen, welches System befolgt werden soll. Bei der Berechnung, ob die Eisenbahnen 4½ Procent oder mehr oder weniger bringen, bin ich nicht sehr interessirt. Ich will nicht leichtfertig von den finanziellen Erfolgen der Eisenbahnen sprechen; aber ein großer Eisenbahncomplex schließt so viele Momente, wirthschaftliche und staatliche, in sich, daß eine allgemeine Rechnung mit Nutzen nicht aufgemacht werden kann. Ich erkenne nur eine Grenze an; der Staat darf sich nicht in das Eisenbahnwesen so vertiefen, daß er Aufgaben dringender Art vernachlässigt; die Productivität der Eisenbahnen muß also soweit gewahrt bleiben, daß sie nicht unsere gesammten Finanzen verwirrt. Gerade von unseren lieben Nachbaren (dem Fortschritt) sind die Eisenbahnen befürwortet worden, welche mit einem Passivum in der Rechnung stehen; und zwar weil die östlichen Provinzen, welche Eisenbahnen brauchten, liberal gewählt haben. Von Ertragsüberschüssen ist bei diesen Bahnen keine Rede, die betreffenden Abgeordneten vertraten aber ein legitimes Interesse, welches die Conservativen ebenso vertreten hätten, denn dieser Landestheil konnte unmöglich in seiner wirthschaftlichen Entwicklung zurückbleiben. Das Haus wird gut thun, bei jeder einzelnen Bahn auch die Rentabilität zu prüfen; für die Vergangenheit dürfte ein Nutzen daraus nicht erwachsen. Die Tendenz unserer Resolution ist, daß durchaus eine Verständigung zwischen Regierung und Landesvertretung stattfinden muß, ehe wir mit erheblichen Schritten nach der einen oder anderen Seite vorgehen.

Der Handelsminister hat ausgeführt, daß Preußen zu seinem Schaden in seiner Eisenbahnpolitik nicht blos geschwankt, sondern geradezu die verkehrtesten Wege eingeschlagen hat. Von 1859 ab kam eine Politik, die nicht recht entschieden war, dann wurden die Eisenbahnangelegenheiten in den allgemeinen Conflict verwickelt; das Allerunseligste war die Eisenbahn-Politik des Grafen Itzenplitz, der zum Theil unter dem Beifall des Hauses eine wahrhaft anarchische Eisenbahnwirthschaft getrieben und mehrfach geäußert hat: „Ein System habe ich gar nicht, ich nehme die Eisenbahnen, woher ich sie bekomme, Staatsbahnen und Concurrenzbahnen auf derselben Linie, denn Eisenbahnen machen das Land reich." Jetzt gesteht der practische Mann an der Sitze des Ministeriums es zu, und kein Mensch wird dem zu widersprechen wagen, daß diese sogenannte Gelegenheitspolitik verderblich für Preußen war. Lernen wir aus der Vergangenheit! — Der Minister hat auf den Bericht der Eisenbahncommission verwiesen, bei dem ich erheblich betheiligt gewesen bin; ich habe mich eines Lächelns nicht enthalten können, als neulich ein Mitglied dieses Hauses die Enquete dieser Commission für die unfruchtbarste erklärte — an sensationellem Geschrei vielleicht, aber nicht an der Beleuchtung der Folgen, wohin eine planlose Eisenbahnwirthschaft führt. Die Untersuchungen dieser Commission haben den Durchbruch des Staatsbahnsystems wesentlich gefördert. Haben wir denn seitdem gelernt, daß zur Beruhigung für das Land ein vertrauensvolles Uebereinkommen zwischen Regierung und Landesvertretung herrschen muß? Keineswegs! Jede Eisenbahnvorlage war ein Kriegsact von der Regierung gegen einen Theil dieses Hauses und zwischen beiden Theilen des Hauses, und die Stimmen haben so geschwankt, daß eine einzige Stimme Majorität entschieden hat. Der ewige Streit darüber, ob wir bei einer einzelnen Vorlage dem Staats- oder Privatbahnsystem folgen und uns daher für oder gegen eine Vorlage entscheiden sollen, muß aufhören; denn es hängt ja dabei vom Zufall ab, ob eine Vorlage die Majorität gewinnt.

Kommt es zu einer Verständigung der Regierung mit diesem Hause nicht, wer bürgt uns dafür, daß nicht an die Stelle des jetzigen Systems ein anderes tritt, welches uns an einem Tage die Mühe vieler Jahre gerade so zerstört, wie wir es 1859 erlebt haben. Ich, der in diesem Hause vielleicht mit zu den ältesten Mitgliedern zähle, die hier ausdrücklich und öffentlich das Staatsbahnsystem vertreten haben noch vor der Krisis, die durch den Abgang des Ministers Grafen Itzenplitz herbeigeführt worden ist, ich bin häufig in der Lage gewesen, gegen die uns eingebrachten Vorlagen zu stimmen, lediglich weil ich nicht bei den einzelnen Vorlagen schrittweise ins Dunkle hineingezogen werden wollte, ohne die Pläne der Regierung im Ganzen zu übersehen. Würde ich mich heute materiell zu entscheiden haben, so würde ich mich individuell dahin erklären, daß mir das System, welches heute der Herr Handelsminister entwickelt hat, als das in dieser Zeit zutreffende erscheint, und zwar im Gegensatz zu dem, was der Abg. Nasse gestern ausgesprochen hat, indem er eine schwere Anklage erhoben hat gegen die Eisenbahnpolitik des früheren Handelsministers, daß der Staat suchen solle, sich in den Besitz dominirender Linien zu setzen und namentlich den Osten mit dem Westen durch durchgehende Linien zu verbinden. — Ich war erfreut, aus den heutigen Ausführungen des Herrn Handelsministers zu hören, daß er hierin lediglich der Fortsetzer der Politik seines Amtsvorgängers sein will, denn der von dem Abg. Nasse getadelte Grundsatz paßt wörtlich als Grundlage derjenigen Rede, die wir heute gehört haben. Der Eifer des Abg. Nasse ist der Uebereifer der Neubekehrten. (Unruhe.) Herr Nasse ist ein Anhänger des unbedingten Staatsbahnsystems von jüngerem Datum, er wirft jede Mittelentwickelung gänzlich fort und erklärt, einzig richtig sei die Verstaatlichung des ganzen Eisenbahnwesens. Aber ist dieser Vorschlag praktisch und ist es möglich, ihn in der nächsten Zeit zu verwirklichen? Auch ich meine, daß dem Prinzipe nach alle Eisenbahnen nicht blos dem Staate gehören, sondern daß sie eine öffentliche Angelegenheit sind, und das ist etwas Anderes als das Staatsbahnsystem. Im Laufe der Zeit werden wir mit dem Staatsbahnwesen dieselben Erfahrungen machen, wie mit den Chausseen, daß der Staat nämlich einen Theil dieses Eisenbahnwesens an die untergeordneten communalen Abschnitte entweder zur Verwaltung oder als Eigenthum abtreten werde. (Widerspruch.)

Das ist der nächste Weg, den Sie selbst andeuten, denn wenn Sie an die Ausbildung des Systems der Zufuhrbahnen kommen, meinen Sie, daß der Staat das Eigenthum übernehmen wird, oder sind Sie nicht der Meinung, daß das Communalwesen selbstständig eingreifen muß? Wir müssen aber Rücksicht nehmen auf die geschichtliche Entwickelung des Landes und können heute nicht mit einem Plan auftreten, um sämmtliche Privateisenbahnen an den Staat zu bringen, weil wir dadurch die Finanzen des Landes auf das Unglücklichste verwirren würden. Wir müssen deswegen einen begrenzten Plan vor uns haben. Nun will unser Antrag zunächst, daß die Regierung die Zielpunkte vorlegen soll, welche sie bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens verfolgt. In dieser Beziehung hat der Handelsminister heute bereits ein Bild gegeben; wir haben, was die Ziele betrifft, vorläufig und bis zum nächsten Jahre genug gehört, denn er hat entwickelt, daß, was er in Aussicht nehme, der Erwerb von noch 12,000 Kilometer Eisenbahn sei. Wenn hier noch geheim gehalten wird, um welche Bahnen in Verhandlung getreten werden solle, weil etwa sonst der Preis in die Höhe getrieben werden könne, so glaube ich, kann das nur eine Täuschung sein für solche, die keine Einsicht in unsere Eisenbahnkarte haben. Jeder eisenbahnkundige Mann wird wohl genau wissen, welche Bahnen hinsichtlich des Ankaufs in Betracht kommen. Was an Geheimniß vorhanden war, ist heute bereits an die Glocke gebracht; ich meine auch nicht, daß man dieses Princip eines klugen Privathandels, um es nicht mit dem Namen „Schacher" zu belegen, auch auf diejenigen Operationen anzuwenden hat, die der Staat vollziehen soll. Diese Geheimnißkrämerei, um etwas billiger den Eisenbahnen ihr Vermögensobject abzujagen, halte ich gar nicht für berechtigt; und andererseits ist die Auffassung ausgeschlossen, daß etwa die Bahnen im Stande wären, in Folge dessen einen illoyalen Preis zu fordern, da der Staat nicht gezwungen ist, eine Eisenbahn heut oder morgen zu erwerben, sondern mit den Gesellschaften so lange verhandeln kann, bis sie einen angemessenen Preis annehmen.

Aber die Regierung wird sich auch nicht entschlagen können, mit den Vorlagen, die sie uns im künftigen Jahre macht, auch die Grundsätze vorzulegen und eine Verständigung herbeizuführen über die Interessen, welche bei der Eisenbahnverwaltung in Frage kommen. Die Tariffrage tritt sofort an die Spitze. Zu meiner Verwunderung habe ich gestern den Satz aufstellen hören, das Tarifwesen sei keiner Regelung im Wege der Gesetzgebung fähig. Die einzelnen Tarifpositionen können freilich nicht im Wege der Gesetzgebung abgeändert werden; aber wenn der Plan in Betracht kommt, gesetzlich solche Vorkehrungen zu treffen, daß die Herrschaft über den Tarif nicht mehr im Wege der einseitigen Verfügung dem Handelsminister und der Verwaltung verbleibt, dann glaube ich, haben wir einen sehr legitimen Gegenstand der Gesetzgebung vor uns. Der heutige Zustand ist unleidlich. Wir haben erlebt, daß Bahnen die Tarifpolitik benutzt haben, um bestimmte wirthschaftliche Erfolge zu erzielen, und damit in der That die innere wirthschaftliche Production durch eine irrationelle Abmessung der Differentialtarife geschädigt haben. Aber ist nicht andererseits von der Regierung eine vollständig gleichartige Politik befolgt worden? Hat sie nicht auch mit Tarifpositionen einzuwirken gesucht, um eine Correctur in den wirthschaftlichen Verhältnissen herbeizuführen? Ob diese Correctur zur Zeit richtig vorgenommen ist oder falsch, lasse ich dahingestellt sein. Aber wir können unmöglich 2½ Milliarden Staatsvermögen in Eisenbahnen engagiren lassen und die Herrschaft darüber lediglich der Decretur überlassen, und zwar ausgestattet mit der Macht, daß sie im Stande ist, diejenigen Zollschranken zu errichten, welche im Wege der Gesetzgebung und Zolltarifpolitik nicht zu erreichen gewesen wären. (Sehr richtig!)

Es ist eine wichtige Politik der Landesvertretung, nicht eher die Ausdehnung des Staatsbahn-Systems zu bewilligen, bis sie gleichzeitig die genügenden Garantien dafür erlangt hat, daß die Tarife nicht zur ausschließlichen Disposition der Verwaltung bleiben. Eine zweite Frage ist die Finanzwirthschaft. Wenn wir jetzt 1500 Millionen in Eisenbahn-Anlagen engagirt haben und wahrscheinlich, wenn der Plan des Ministers sich verwirklichen sollte, ungefähr noch 1000 Millionen engagirt werden sollen, so ist ein Vermögen von 2½ Milliarde von einem solchen Einfluß, daß 1 pCt. mehr oder weniger Rentabilität über den ganzen Staatshaushalts-Etat entscheiden und unsere ganze Steuerpolitik mit der Zeit dirigiren kann, so daß dies unmöglich im Ressort des Handelsministers verbleiben darf; vielmehr muß die Finanzverwaltung in dieser Beziehung ebenso ihre volle Mitwirkung haben, wie der Handelsminister. Nun hat man mir berichtet und es ist sogar in der Budgetcommission amtlich festgestellt worden, daß sich jetzt die Tarifveränderungen ohne Mitwirkung der Finanzverwaltung voll-

ziehen. Diese Staatswirthschaft ist doch ganz unleidlich, wenn der Ressortpatriotismus sich so abschließt, daß der Handelsminister der Meinung ist, wir übertrügen einem Minister das Steuerwesen und überließen dem anderen Minister Milliarden des Staatsvermögens zu einer solchen Verfügung, daß er möglicherweise alle Dispositionen des Finanzministers in Verwirrung bringt. Auch hier werden uns Garantien gegeben werden müssen.

Endlich halte ich es für ungemein wichtig, daß die Regierung sich gleichzeitig mit uns über die Frage verständigt, wie sie künftig das Zufuhrsystem regeln will. Die Haupt- und durchgehenden Linien sind in Deutschland fast erschöpft, die künftige Politik wird sich also zur Ausführung der Zufuhrlinien wenden. Der Handelsminister hat uns neulich in einem Zwischensatz die Mittheilung gemacht, daß schmalspurige Bahnen keine Aussicht auf Staatssubvention haben. Aber, wenn wir wirklich zur Regelung unseres Bahnsystems schreiten, müssen wir eine feste Verständigung mit der Regierung darüber herbeiführen, welche Erfordernisse sie beim Ban von Secundärbahnen stellen, welche Grundsätze sie in Bezug auf das Subventionssystem befolgen will, welche Ansprüche von Seiten des Staates an diese Bahnen gestellt werden sollen. Der frühere Handelsminister hat bei dem Antritt seiner Verwaltung ausdrücklich anerkannt, daß alle diese Regulirungen der Fortbildung unseres Eisenbahnwesens vorangehen müßten, aber bis heute ist dieses Versprechen noch unerfüllt.

Unsere Resolution hat sich ganz gewissenhaft fern davon gehalten, ein Präjudiz schaffen zu wollen, ob das Staatsbahnsystem gefördert werden soll oder ob dem Privatbahnsystem mehr Gunst zuzuwenden sei; um der Entscheidung nach der einen oder anderen Richtung näher treten zu können, dazu gehören vor Allem Informationen. Wir haben vier Perioden der Eisenbahnverwaltung hinter uns, zunächst den Privatbahnbau mit dem gesetzlichen Rückhalt, in das Staatsbahnsystem einzuleiten. Diese Periode hat einen heillosen Druck erlebt, nicht blos im Jahre 1850 durch das Drängen des Abgeordnetenhauses, indem die Amortisationskassen aufgelöst wurden, sondern weit mehr noch durch die schlechte Verwaltung des Eisenbahnwesens während des Conflictsministeriums; ich erinnere die Regierung an ihre Operationen mit der Köln-Mindener Bahn. Vor dem Jahre 1866 konnten wir die schützende Hand nicht ausstrecken gegen diesen Fehltritt der Regierung, wohl aber konnten wir es 1866 thun, wo dieselbe Regierung uns zumuthete, die Westfälische Bahn zu verkaufen. Die Regierung hat also einen viel höheren Grad von Mitschuld gehabt, als das Abgeordnetenhaus, daß von dem ursprünglichen Eisenbahnsystem abgelenkt worden ist. — In einer dritten Periode haben wir uns mehr dem Staatsbahnsystem zugewendet; aber wer bürgt uns dafür, daß die jetzige Politik jetzt schon ihren Ruhepunkt gefunden hat, ob nicht, nachdem der Beschluß über den Erwerb gewisser Bahnen gemacht ist, im nächsten Jahre entweder wieder mit einem Ankauf von neuen Bahnen vor uns getreten oder wieder ein System eingeleitet wird, welches wieder von diesem Wege abführt?

Wer bürgt uns gerade mit Rücksicht auf die Zufuhrbahnen dafür, daß da nicht wiederum militärische Rücksichten einseitig den Ausschlag geben und wir so zu Eisenbahnen kommen, die in Wahrheit nicht mehr Zufuhrbahnen, sondern wieder Hauptbahnen in anderer Richtung sind? Alle diese Dinge bedürfen einer klaren Verständigung und es ist rathsam, der Regierung mitzutheilen durch einen Beschluß dieses Hauses, daß zwar dieses Haus in zwei Theile getheilt ist, in Solche, bei denen das Staatsbahnsystem nach der Entwickelung des Ministers Billigung findet und in eine andere Hälfte, welche nach der einen Richtung hin das Privatbahnsystem überhaupt billigen will, und nach einer anderen Richtung das ganze Heil in einer schleunigen Verstaatlichung aller Eisenbahnen erblickt. Alle 3 Richtungen aber sind einig in dem Punkte, daß nicht weiter vorgegangen werden soll, ehe nicht eine Verständigung zwischen Landesvertretung und Regierung in Bezug auf die von mir angedeuteten Punkte gefunden ist. Ich lege den größten Werth auf die Annahme der Resolution unter II, die Resolution I haben wir blos aufgenommen, um gerade die Erwägungen der wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse von dem System der Eisenbahnpolitik zu trennen. Mit der Nummer II unseres Antrages wollen wir als Friedensstifter zwischen den beiden ringenden Parteien auftreten, indem wir heute erklären, daß wir in diesem Jahre, in welchem uns Vorlagen der Regierung beschäftigen, über das System selbst einen entscheidenden Ausspruch nicht herbeiführen, aber die Regierung warnen wollen, im Dunkeln weiter zu gehen.

Das Haus wird ja auch nach der Entscheidung der Regierung entweder im nächsten Jahre erklären, es sei Halt zu machen in der weiteren Fortentwickelung des Staatsbahnwesens, weil wir uns über die nothwendigen Vorbedingungen mit der Regierung nicht verständigen können. In diesem Fall hat der Handelsminister in Aussicht gestellt, daß er die Verwaltung nicht weiter führen würde. Gelingt es ihm aber, sich über die Vorbedingungen, wie ich sie angedeutet habe, mit dem Hause zu verständigen, so wird er klare Bahn haben, dann werden die loyalen Gegner der Staatsbahnen mit dem Abg. Virchow sagen: Der Wille des Hauses ist festgestellt, eine Verständigung mit der Regierung erzielt, wir haben keinen Grund mehr, den einzelnen Vorlagen den Krieg zu erklären, sondern prüfen blos, ob sie in den Gesammtrahmen hineinpassen. In diesem Sinne einer vorbereitenden Klärung ist die Resolution Nr. II gemeint und ich bitte deshalb, daß alle Seiten des Hauses ihr zustimmen. (Beifall links.)

(Fortsetzung folgt in der Morgen-Ausgabe.)

Berlin, 13. Februar. [Amtliches.] Seine Majestät der König hat dem Bildhauer Johannes Pfuhl zu Charlottenburg den Rothen Adler-Orden vierter Klasse; dem Riemermeister Lorenz Fuchs zu Zülz im Kreise Neustadt OS., dem Gemeinde-Vorsteher Lübke zu Alt-Kuddezow im Kreise Schlawe, dem Wirthschafter Ludwig Wegner zu Rietzig im Kreise Arnswalde und dem Dienstknecht Bernhard Johannsmann zu Neuwarendorf im Kreise Warendorf das Allgemeine Ehrenzeichen; sowie dem Verwalter Felgner in der Menschauer Mühle bei Merseburg, dem Fischhändler Karl Maaßen zu Düsseldorf und dem Feuermann Doblun bei der Berliner Feuerwehr die Rettungs-Medaille am Bande verliehen.

Se. Majestät der Kaiser hat den Königlich preußischen Regierungs-Assessor Georg Friedrich Henning Schultze zum Kaiserlichen Regierungs-Rath und ständigen Hilfsarbeiter im Reichskanzleramt ernannt.

Se. Majestät der König hat dem Commerzien-Rath Emil Wagner zu Aachen den Charakter als Geheimer Commerzien-Rath, und dem praktischen Arzt 2c. Dr. med. Massen zu Bonn den Charakter als Sanitäts-Rath verliehen.

Der Rechtsanwalt und Notar Vater in Kempen ist zum Rechtsanwalt bei dem Appellationsgericht in Breslau und zugleich zum Notar im Departement desselben mit Anweisung seines Wohnsitzes in Breslau ernannt, und der Rechtsanwalt und Notar Jäger in Wongrowitz ist in gleicher Eigenschaft an das Stadtgericht in Breslau, unter Gestattung der Praxis bei dem Kreisgerichte daselbst mit Anweisung seines Wohnsitzes in Breslau, versetzt worden.

Berlin, 13. Febr. [Se. Majestät der Kaiser und König] empfing heute Se. Hoheit den Herzog von Sachsen-Altenburg und nahm in Gegenwart des Gouverneurs und des Commandanten militärische Meldungen, sowie später den Vortrag des Kriegsministers und des Generals von Albedyll entgegen.

[Ihre Majestät die Kaiserin-Königin] wohnte heute Vormittag einer Vorstandssitzung des Frauen-Lazareth-Vereins bei.

[Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit der Kronprinz] begab sich gestern Mittag gegen 2 Uhr zur Eröffnung des Reichstages in das Königliche Schloß.

[Ihre Kaiserliche Hoheit die Kronprinzessin] stattete vor Ihrer heute erfolgten Abreise nach England gestern Nachmittag Ihrer Königlichen Hoheit der Prinzessin Friedrich Carl und demnächst Ihren Majestäten einen Abschiedsbesuch ab. (Reichsanz.)

= **Berlin**, 13. Febr. [Bericht der Eisenenquete-Commissionen.] Der Bericht der Eisenenquete-Commissionen, der also der Zolltarifs-Commission überwiesen worden, plaidirt für die Wiedereinführung der Eisenzölle, welche danach eigentlich von allen Interessenten gewünscht würde. Es heißt, da keine andern Maßnahmen der Gesetzgebung im Gewerbs- und Steuerwesen werden als ausreichend erachtet, um die Vortheile auszugleichen, welche die fremde Concurrenz durch die billigeren See- und Kanalfrachten, sowie durch billigere Productionsbedingungen und durch Ausfuhrprämien voraus hat, und es wird deshalb von den Eisenproducenten eine Wiedereinführung, bezw. Erhöhung der Eisenzölle gefordert, und zwar von etwa 6 bis 10 M. für Roheisen, 20 bis 35 M. für Stabeisen, 20 bis 30 M. für Gußwaaren, 60 bis 80 M. für Weißblech, 40 bis 80 M. für Maschinen. Aber auch aus dem Gesichtspunkte der Steuerpolitik wurde die Wiedereinführung der Eisenzölle als gerechtfertigt, ja als nothwendig bezeichnet, weil die inländische Production einen nicht unerheblichen Antheil des Gesammtwerthes ihrer Producte in der Form von directen und indirecten Steuern an die Staatskassen abgebe, während das zollfrei eingeführte fremde Eisen die öffentlichen Einkünfte um den gleichen Betrag schmälere. Dem Verlangen nach Wiedereinführung der Zölle schließen sich auch die Vertreter derjenigen Industriezweige an, deren Aufgabe die weitere Verarbeitung des Eisens zu Maschinen, Werkzeugen und sonstigen Gebrauchsgegenständen ist. Alle erkennen in der gedrückten Lage der Eisenindustrie einen der Gründe für den traurigen Zustand ihres eigenen Gewerbes. Selbst jene, welche theilweise oder ausschließlich ausländisches Material für Gegenstände des Exports verarbeiten, bestreiten nicht die Nothwendigkeit eines Zolles, verlangen aber, als der Billigkeit angemessen, die Rückvergütung desselben bei der Ausfuhr." Im Uebrigen wird ausgeführt, daß alle Kategorien der Interessenten den Eisenzoll verlangen, bie Landwirthe in Süd- und Mitteldeutschland sind gleichfalls dafür und selbst die Landwirthe aus den Ostseeprovinzen, welche den Eisenzoll als eine ihnen zu Gunsten der Eisenproducenten auferlegte Steuer bezeichnen, stimmen nach den von ihn gemachten Zahlenangaben darin mit den süddeutschen Landwirthen überein, daß die Schwankungen der Eisenpreise kaum einen nennenswerthen Einfluß auf ihre Kosten ausüben.

[Marine.] Es sind Nachrichten v. S. M. Kanonenboot „Cyclop", vier Geschütze, Commandant Capt.-Lieutn. v. Schuckmann I, d. d. Tientsin, den 14. December 1878, eingetroffen.

Provinzial-Zeitung.

** **Breslau**, 14. Februar, Morgens 8 Uhr. [Eisgang. — Hochwasser.] Soeben findet ein starker Eisgang statt. Beide Oderarme sind im Mittelwasser mit dichten Eismassen bedeckt. Die Fischhändler sind mit dem Bergen der Fischhälter eifrig beschäftigt. — Der Fluß ist über Nacht sehr hoch angeschwollen.

μ [Feuer.] Die Hauptfeuerwache rückte gestern Abend in der neunten Stunde nach der Kaiser Wilhelmsstraße Nr. 13, woselbst in einem Keller die an einer Schornstein-Reinigungsthür aufgestellten Kisten mit Stroh 2c. durch den auf der Schornsteinsohle lagernden und glühend gewordenen Ruß in Brand gerathen waren. Die Gefahr wurde indessen bald beseitigt.

X. **Neumarkt**, 13. Febr. [Tageschronik.] Vorgestern ereignete sich hier folgender Vorfall: Eine mit Leinwand u. s. w. handelnde Frau begab sich, ihre Waare auf dem Rücken tragend, in der 11. Morgenstunde von Pfaffendorf nach Bischdorf. Unterwegs begegnete ihr ein fremder Mensch, der sie mit: „Wissen Sie nicht, daß jetzt Alles getheilt wird?" anredete. Auf die ängstliche, ausweichende Antwort der Frau nicht achtend, zog er sein Messer heraus und schnitt der Frau die am Kleide befestigte lederne Geldtasche weg, sich sodann damit entfernend, worauf die ihrer Baarschaft von 17 Thlrn. beraubte Frau weinend nach Neumarkt zurückkehrte und Meldung machte.

Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege.

♉ **Breslau**, 13. Febr. [Schwurgericht. — Fortsetzung 4.] Gleichwie die Blaseck, sind auch eine Anzahl der nun folgenden Zeugen erst auf Grund der den Vater bezichtigenden Angabe Cz. ermittelt worden. Cz. hat vorzugsweis auf dem Rückwege von Lissa das kleinste Moment nicht außer Acht gelassen. Den eifrigen Nachforschungen der Breslauer Criminal-Beamten gelang es, trotz der geringen Anhaltspunkte die von Cz. erwähnten Zeugen aufzufinden. — Ehe wir jedoch in der Zeugenvernehmung fortfahren, müssen wir noch einiger Scenen gedenken, welche sich zwischen den Vernehmungen der einzelnen Zeugen abspielten. Cz. ist augenscheinlich auf seinen früheren Herbergswirth Grüttner — welcher ihn in die Hände der Polizei lieferte — nicht gut zu sprechen. Es sollte die Lissaer Tour bei Grüttner geendet haben. Cz. meint nun, G. müsse mit V. im Einverständniß gehandelt haben, denn als sie von Lissa kamen, hatte V. eine längere Unterredung mit G. in der Wohnstube desselben. Cz. gab dem G. die von Fietze herrührenden Gegenstände. G. meinte aber „was sollen mir die Lumpen", darauf behielt Cz. dieselben. „Ja, ja meine Herren Geschworenen, es war doch sehr gut, daß ich das Alles behalten habe", meint Cz. recht selbstbewußt. In dem Paß des F. hat Cz. das Geburtsjahr 1810 in 1840 geändert, um event. den Paß selbst zu gebrauchen. — Der Vorsitzende verlangt Auskunft „warum Cz. den V. erst so spät als Complicen nannte?" Ja, meine Herren Geschworenen — antwortete Cz. — das ist sehr einfach. Bei Grüttner war doch bekanntlich nur eine Herberge für Spitzuben. — Vors.: Die Herren Geschworenen werden später durch Polizeibeamte diese Angabe bestätigt erhalten. — Cz. (fortfahrend): So war es denn unter uns, die wir dort verkehrten, besprochen und abgemacht, daß wenn Einer „verschütttetgehen" sollte — Vors.: Das heißt wohl wenn Einer erwischt u. eingesperrt würde? — Cz.: Ja wohl, dann wollten ihm die Anderen behilflich sein. Dieser Meinung war ich auch bei meiner Verhaftung. Ich habe deshalb in den ersten Tagen gar nichts eingeräumt, weil ich mir wohl dachte, daß ich dann nach Neumarkt gebracht werden müßte. Doch ich hörte und sah dort nichts von meinen Freunden. Da habe ich mir zuletzt aus dem Leben gar nichts mehr draus gemacht, es war mir egal, ob ich heut oder morgen sterbe. Ich sah mich getäuscht, von Allen verlassen und hielt mich nunmehr verpflichtet, die volle Wahrheit zu sagen (Vater ruft mit halblauter Stimme dazwischen: „**Sie** verfluchter Hallunke, erbärmlicher!") Vors.: Das ist doch ganz entsetzlich. Haben Sie denn geglaubt, ihre Freunde würden ein Complott bilden und das Kreisgerichtsgefängniß zu Neumarkt stürmen? Solche Zustände haben wir doch glücklicherweise nicht. Cz.: Nein, das habe ich nicht gedacht. Aber dort war der Hof unbewacht, da wäre es ganz leicht gewesen, mir etwas zuzustecken, daß ich mich damit befreien konnte.

Vater ward gefragt, von was er sich ernährt habe. Er sagt „Tagearbeit", muß indeß auf weiteres Inguiriren zugeben, daß er in den letzten Jahren sehr selten gearbeitet hat. Seine Frau hatte in der Adalbertstraße eine Wohnung für 600 Mark inne, es wohnten Prostituirte bei ihr in möblirten Zimmern. In der Regel waren 3 Zimmer vermiethet zum Preise von je 24 bis 36 Mark monatlich. Die Mädchen erhielten auch volle Beköstigung gegen den Betrag von 10 Mark wöchentlich. Seine Frau gab ihm alle Tage ein paar Böhm, welche er meist bei Grüttner's vertrank. — Cz. behauptet, V. habe ihn schon einmal im Winter 76/77 in seiner Wohnung auf der Uferstraße besucht. (Vater, Sie verfluchter Hallunke, Sie.) Cz. Ja, ja, es war nicht anders, neun Mann hoch sind sie gekommen, wie Räuber und Spitzbuben. Es waren auch nur lauter Spitzbuben. Vors.: Was wollten denn die Leute bei Ihnen? Cz. (in stolzem Tone): Sie suchten mich auf, sie wollten mich kennen lernen. (Allgemeines Gelächter.)

Kreisgerichtsrath Göbel berichtet über die erste Confrontation des V. und Cz. V. ist nach seiner Meinung ein Mensch, der für äußere Eindrücke keinen Anhalt bietet. Er blieb der Beschuldigung gegenüber sehr ruhig, behauptete, noch nicht zwei Schritte sei er mit Cz. zusammen gegangen. Als Cz. die Aussage nicht änderte, wurde er heftig, spukte vor ihm aus und überhäufte ihn mit allen möglichen Schimpfnamen.

Fräulein Erpelding (Schwägerin des Gastwirths „Zum letzten Heller") bediente bekanntlich am Nachmittag des 12. September 1877 die zwei schon von der Blaseck genauer bezeichneten Herren. Sie erkannte Cz. mit voller Bestimmtheit wieder. Derselbe hatte sie damals gefragt, „ob sie die Schleußerin wäre?" Den V. vermag sie nicht zu recognosciren.

Gleich nach dem Morde will Cz. mit V. im John'schen Gasthause zu Lissa eingekehrt sein. Dort verkaufte ein Jägersmann einen Jagdhund für 18 M. Der Verkäufer ist in dem Jäger Lorenz ermittelt worden. Derselbe weist durch seine Einzeichnungen im Notizbuch nach, daß dies am Tage des Mordes, Mittags 1 Uhr, gewesen sei. Er erkennt Cz. mit Sicherheit als einen der damals anwesenden Gäste wieder.

Auf Pilsnitzer Territorium, aber hart an der Chaussee, waren an jenem Tage eine Anzahl Frauen mit dem Legen von Mäusepillen beschäftigt. Die beiden Mörder, von Neugierde geplagt, traten näher, um sich diese Arbeit anzusehen. Der Mann im Arbeiteranzuge bespaßte sich mit einer Arbeiterin, was ihm von der Schafferin verboten wurde. Er schimpfte die Frau „Sie dumme, alte Katze". Die Frauen erkennen den anständig Gekleideten in Cz. wieder, V. dagegen soll damals im Gesicht auffallend roth gewesen sein, sonst bestätigen sie, daß es dieselbe Figur gewesen sei. Die Anklage findet die Röthe durch Aufregung, Schnapstrinken, schnelles Laufen und warme Kleidung wohl erklärlich.

Mit den Zimmermann Trambale'schen Eheleuten wollte V. am Morgen des 12. September zusammen gewesen sein. Es hat sich aber herausgestellt, daß jene Begegnung Abends nach 6 Uhr in der Adalbertstraße stattfand. Zu jener Zeit müßte V. längst zurückgewesen sein. Bei jener Begegnung wiesen die Vater'schen Eheleute in einer für den Unbefangenen ziemlich auffälligen Weise darauf hin, daß heut der 12. September sei. Frau Bertha Vater, geb. Preisel, tritt tief in Trauer gekleidet ein. Ihr Benehmen ist sehr ängstlich. Sie wiederholt fast jede Frage des Vorsitzenden, ehe sie dieselbe beantwortet. Mit dem Angeklagten ist sie seit 11 Jahren (also nicht 17 Jahre, wie wir früher berichteten) verheirathet. Als sie noch eine Wohnung für 36 Thaler hatten, machte V. zu Hause Cigarren, später arbeitete er bei verschiedenen größeren Bauten als Tagelöhner. Dabei soll er mitunter 8 bis 9 Thlr. pro Woche verdient haben. Jetzt zahlt Frau V. wie schon erwähnt, 600 Mark Miethe, ihr Mann arbeitete in den letzten Jahren fast gar nicht, „ich triezte (drängte) ihn ja auch nicht dazu, wir hattens doch nicht so nöthig" sagt Frau V. — (d. h. also, die „Kuppelwirthschaft" nährte alle Beide). Weiter erzählt sie, daß ihr Mann täglich 2—3, Sonntags aber 2 Mal 5 Böhm zum Vertrinken erhielt. Am 12. September sei er vor 9½ Vormittags nicht fortgegangen, spätestens aber gegen 2 Uhr zum Essen gekommen. Die Hosen, welche V. nach Angabe Cz. an dem in Rede stehenden Tage getragen, sind bald darauf an einen Bruder der Frau V. verschenkt worden und von da in den Lumpenschuppen gewandert. Sie sollen beblutet gewesen sein, doch hat sich dies nicht mehr feststellen lassen. Mit Rücksicht hierauf wirkt ein Brief sehr belastend, welchen Frau V. unterm 26. März 1878, 3 Monate nach der Verhaftung ihres Mannes, an ihren Bruder, den Füsilier Oscar Kreisel absandte. Der Brief ist auf Anweisung der Staatsanwaltschaft angehalten und den Acten einverleibt worden. Einige Stellen dieses Briefes lauten: „Lieber Oskar! Ich muß Dich nur benachrichtigen, daß schon wieder so viel Zeugen von dem Robert vorkommen, die im Hause wohnen, denn sie können ihm alle nichts sagen, das ist doch das beste. Du mußt immer Frau Kaiser die Adresse schreiben und Adalbertstraße 16, sonst bekomme ich den Brief nicht. Lieber Oscar, die Hosen, die Du am Ende September 77 von uns bekommen hast, waren doch schmutzig und auf den Knien zusammengenäht und die Sachen, die er ablegen thut, sind stets schmutzig, aber dennoch nicht mit Blut befleckt. — — Wenn sie Dich fragen, ob sie beblutet waren, so mußt Du ihnen ganz dumm kommen. — — Hast Du noch keine Vorladung zum Termin? — — — Die „Geheimen" kommen fortwährend, sie gönnen mir nichts. — — — Verbrenne diesen Brief. — — —

(Fortsetz. folgt.)

Handel, Industrie 2c.

Berlin, 13. Febr. [Börse.] Auch heute eröffnete die Börse den geschäftlichen Verkehr in recht fester Haltung. Beunruhigende Nachrichten waren eben nicht eingetroffen, und von den auswärtigen Plätzen lagen günstige Coursmeldungen vor. Auf einzelnen Gebieten belebten sich auch die Umsätze in dem Maße, daß das Geschäft einen animirteren Charakter annahm. Dies war vorzugsweise in der ersten Börsenstunde auf dem Eisenbahnactienmarkte der Fall. Die Veranlassung hierzu war in der Rede des Eisenbahnministers Maybach, welcher heute die lang erwartete Erklärung über das Programm der Regierung, betreffend den Ankauf von Privatbahnen, gab, geboten. Der Inhalt der Rede wurde außerordentlich schnell an der Börse bekannt; der günstige Eindruck aber, der dadurch hervorgerufen, wurde nur zu bald wieder durch die Nachricht des „Golos" über erneute Pestfälle verwischt. Am Geldmarkte ist keine wesentliche Veränderung eingetreten. Fremde Devisen blieben unbelebt, nur London war etwas schwächer, ebenso ging die russische Valuta im Course zurück. Feinste Banquierbriefe bedangen am offenen Markte 2⅜ %. Von den internationalen Speculationspapieren wurden Oesterreichische Creditactien lebhaft umgesetzt, konnten sich jedoch auf ihrem nicht ganz unbedeutend gestiegenen Anfangscourse nicht voll behaupten. Franzosen ruhiger und ziemlich fest. Lombarden ganz geschäftslos. Von den Oesterr. Nebenbahnen zeichneten sich Elisabethbahn, Böhmische Westbahn, Rudolfbahn und Dux-Bodenbacher durch lebhaften Verkehr aus. Die localen Speculationseffecten waren wenig fest. Es notirten Disconto-Commandit ult. 128¼—7¼—7½, Laurahütte ult. 66¼—5⅞—6. Dagegen bekundeten die ausländischen Staatsanleihen gute Festigkeit, die nur zum Schluß eine kleine Abschwächung erlitt. 1860er Loose und Ungarische Goldrente beliebt. Russische Werthe ermattend. 5% Staatsanleihen per ult. 84⅜—83⅞—84. Russische Noten schwach, per ult. 195¾—4¾—5¼ (Vorprämie 196½/1½), per März 196¼—195¾! (Vorprämie 198½/2½). Von den deutschen Fonds waren 4% Preußische Consols und Reichsanleihe begehrt. Inländische Eisenbahn-Prioritäten zeigten sich beliebt, namentlich waren Galizier B. und C. in Posten gefragt. Von ausländischen Devisen Gotthard-Prioritäten wiederum steigend. Russische Prioritäten schwach behauptet. Auf dem Eisenbahnactienmarkte entwickelte sich ein reger Verkehr und konnten in Folge dessen auch die meisten Effecten dieser Gattung in den Coursen anziehen. Per ult. wurden gehandelt Bergische 77,75 bis 90—50 etwas bis 75, Kölnische 104,25—75, Rheinische 107—107,25—20. Stettiner lebhaft anziehend. Potsdamer und Halberstädter ebenfalls besser. Rumänier bei gedrückter Haltung sehr still, Obligationen schwach. Bankactien ruhig, aber fest. Deutsche Bank zog etwas an. Ferner kamen höher zur Notiz: Centralbank für Bauten, Spielhagen, Geraer Bank, Börsen-Handelsverein, Leipziger Creditbank, Essener Creditbank, Quistorp, Hannoversche Bank, Mecklenburgische Hypoth., Posener Provinzial- und Spritbank Wrede. Industriepapiere trugen ebenfalls eine feste Physiognomie. Pferdebahn steigend. Gratweil und Vereinsbrauerei gingen zu höheren Coursen um. Greppiner Werke und Berliner Holz-Comptoir waren billiger erhältlich, Hartmann Maschinen, ebenso Oberschlesische Eisenbahnbedarf kam höher zur Notiz, Montanwerthe beliebt und steigend. Für Hörder Bergwerk große Nachfrage, Donnersmarck, Louise Tiefbau, Pluto, Köln-Müsen, Dortmunder A. und Prioritäten, Berzelius, Lauchhammer, Arenberger und Bonifacius höher, Menden-Schwerte, Berg.-Märk. Bergwerk ließen in den Coursen nach.

Um 2½ Uhr: Fest. Credit 399,—, Lombarden 117½, Franzosen 430,—, Reichsbank 153,—, Disconto-Commandit 127¼, Laurahütte 66,—, Türken 12,80, Italiener 74⅞, Oesterr. Goldrente 64⅞, Ungarische Goldrente 72⅝, Oesterr. Silberrente 54⅞, do. Papierrente 53⅞, 5% Russen 84¼, Köln-Mindener 105,—, Rheinische 107½, Bergische 77¾, Rumänen 28¾, Russische Noten 195¼, Orient —,—.

Coupons. (Course nur für Posten.) Oesterreich. Silberrent.-Cp. 173,40 bez., do. Eisenb.-Coup. 173,40 bez., do. Papier in Wien zahlb. min. 50 Pf. k. Wien, Amerikan. Gold-Dollar-Bonds 4,155 bez., do. Prioritäten 4,15 bez., do. Papier-Dollars 4,15 bez., 6% New-York-City — bez., Russ. Central-Boden min. — Pf. Paris, do. Papier und verl. min. 75 Pf. k. Pet., Poln. Papier u. verl. min. 75 Pf. Warschau, Russ.-Engl. cons. verl. —,— bez., Russ. Zoll 20,53 bez., 22er Russen —,—, Große Russ. Staatsbahn —,— bez., Russ. Boden-Credit —,— bez., Warschau-Wiener Comm. —,— bez., 8% Rumänische Div.-Sch. p. 78 —,— bez., Warschau-Terespol —,— bez., 3% und 5% Lombard min. — Pf. Paris, Divers: in Paris zahlbar min. — Pf. Paris, Holländische min. — Pf. Amsterdam, Schweizer minus — Pf. Paris, Belgische minus — Pf. Brüssel, Verl. Lstr.-Obligat. 20,385 bez.

Hamburg, 12. Februar. [In der heutigen Sitzung der Bürgerschaft] wurde der Antrag des Senats betreffend die Uebertragung der Concession zum Bau und Betrieb der auf Hamburgischem Gebiete liegenden Strecke einer Eisenbahn von Hamburg nach Cuxhafen an eine unter dem Namen „Unter-Elbische Eisenbahn-Gesellschaft" neu zu begründende Eisenbahn-Gesebschaft mit zwei von dem Ausschusse gestellten Bedingungen definitiv genehmigt.

London, 13. Febr. [Bankausweis.] Totalreserve 15,637,000 Pfd. St., Notenumlauf 40,427,000 Pfd. St., Baarvorrath 31,063,000 Pfd. St., Portefeuille 24,043,000 Pfd. St., Guthaben der Privaten 28,505,000 Pfd. St., Guthaben des Staatsschatzes 7,432,000 Pfd. St., Notenreserve 14,509,000 Pfd. St.

Petersburg, 13. Febr. Ausweis der Reichsbank vom 10. Februar n. St.*) Creditbillets im Umlauf 716,515,125 Rbl., unverändert. Notenemission für Rechnung der Succurs. 432,700,000 Rbl., Abnahme 7,250,000 Rbl. Vorschüsse der Bank an die Staatsregierung 429,394,315 Rbl., Abnahme 2,309,914 Rbl.

*) Ab- und Zunahme gegen den Ausweis vom 3. Februar.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Februar 13., 14.	Nachm. 2 U.	Abends 10 U.	Morgens 6 U.
Luftwärme	+ 0°,5	— 0°,3	— 0°,7
Luftdruck bei 0°	328''',69	329''',97	330''',53
Dunstdruck	1''',84	1''',75	1''',78
Dunstsättigung	88 pCt.	90 pCt.	95 pCt.
Wind	W. 3.	NW. 2.	NW. 1.
Wetter	Schnee.	bedeckt.	bedeckt.

Breslau, 14. Febr. [Wasserstand.] O.-P. 5 M. 58 Cm. U.-P. 1 M. 98 Cm. Eisgang.

Berliner Börse vom 13. Februar 1879.

Fonds- und Geld-Course.

Deutsche Reichs-Anl.	4	96,00 G
Consolidirte Anleihe	4½	105,10 bz
do. do. 1876	4	96,00 bz
Staats-Anleihe	4	96,25 bz
Staats-Schuldscheine	3½	91,70 G
Prim.-Anleihe v. 1855	3½	148,50 G
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102,30 B
Pfandbriefe: Berliner	4½	102,10 B
Pommersche	3½	84,50 bz
do.	4	95,80 bz
do.	4½	105,20 bz
do. Lndsch. Crd.	4½	— —
Posensche neue	4	95,60 bz
Schlesische	3½	— —
Lndschaftl. Central	4	95,20 bz
Rentenbriefe: Kur- u. Neumärk.	4	96,50 bz
Pommersche	4	96,50 bz
Posensche	4	96,50 bz
Preussische	4	96,20 bz
Westfäl. u. Rhein.	4	98,75 bz
Sächsische	4	97,10 bz
Schlesische	4	97,40 G
Badische Präm.-Anl.	4	123,00 G
Baierische 4% Anleihe	4	124,70 B
Cöln-Mind. Prämiensch	3½	116,60 bzG
Sächs. Rente von 1876	3	73,10 bz

Kurh. 40 Thaler-Loose 244,10 bzG
Badische 35 Fl.-Loose 155,75 bz
Braunschw. Präm.-Anleihe 83,40 bzB
Oldenburger Loose 142,00 G

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Ob.	5	108,25 G
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	95,50 bzG
do. do.	5	102,00 bzG
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	93,90 bzB
do. do. do.	5	100,75 bzG
Künd br. Cent.-Bod.-Cr.	4½	105,25 bz
Unkünd. do. (1872)	5	102,50 B
do rückzb. à 110	5	107,75 bz
do. do. do.	4½	99,00 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd. B.	5	— —
do. III. Em. do.	5	100,25 bzG
Künd. Hyp. Schuld. do.	5	100,25 G
Hyp.-Anth. Nord-G.C-B	5	95,25 G
do. do. Pfandbr.	5	92,75 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	95,75 B
do. do. II. Em.	5	81,00 G
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	108,25 bz
do. do. II. Em.	5	105,75 bz
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	98,60 bzG
do. 4½ do. do. m. 110	4½	92,50 bzG
Meininger Präm.-Pfdb.	4	100,25 bz
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	5	95,50 G
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	100,00 G
do. do.	4½	96,00 G
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	103,50 B
do. do. 4½%	4½	98,70 G

Ausländische Fonds.

Oest. Silber-R. (1/1. 1/7.)	4⅕	54,90 bzG
do. (1/4. 1/10.)		54,90 bzG
do. Goldrente	4	65,00 bzG
do. Papierrente	4⅕	54,00 G
do. 54er Präm.-Anl.	4	103,20 G
do. Lott.-Anl. v. 60	5	110,30 bz
do. Credit-Loose	fr.	300,00 bzG
do. 64er Loose	fr.	262,50 bzB
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	142,00 bzB
do. do. 1866	5	142,00 bzB
do. Orient-Anl. v. 1877	5	56,10 bz
do. II. do. v. 1878	5	56,00 bzB
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	73,40 bz
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfb.	5	76,50 G
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	79,90 bz
Poln. Pfndbr. III. Em.	5	61,00 bz
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	54,90 bz
Amerik. rückz. p. 1881	6	102,80 G
do. do. 1885	6	— —
do. 5% Anleihe	5	102,00 bzG
Ital. 5% Anleihe	5	74,90 B
Ital. Tabak-Oblig.	6	102,00 bz
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	71,25 bz
Rumänische Anleihe	8	— —
Türkische Anleihe	fr.	12,80 bz
Ungar. Goldrente	6	72,60 bzG
do. Loose (M. p. St.)	fr.	152,00 bz
Ung. 5% St.-Eisnb.-Anl.	5	74,60 bzB
do. Schatzanw.	6	— —
do. do. II. Abth.	6	102,40 bz

Schwedische 10 Thlr.-Loose —
Finnische 10 Thlr.-Loose 39,00 bzB
Türken-Loose 45,50 bzG

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg.-Märk. Serie II.	4½	101,00 G
do. III. v. St. 3½ g.	3½	85,90 bzG
do. do. VI.	4½	100,50 G
do. Hess. Nordbahn	5	
Berlin-Görlitz	5	102,00 G
do.	4½	91,40 G
do. Lit. C.	4½	87,25 bzG
Bresl-Freib. Lit. D.E.F	4½	— —
do. Lit. G.	4½	97,90 G
do. do. H.	4½	96,50 bzG
do. do. J.	4½	96,50 bzG
do. do. K.	4½	96,50 bzG
do. von 1876.	5	102,40 bzG
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	93,50 G
do. Lit. B.	4½	— —
do. IV.	4	95,20 B
do. V.	4	— —
Halle-Sorau-Guben	4½	102,00 G
Hannover-Altenbeken.	4½	98,00 G
Märkisch-Posener	5	100,75 B
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	— —
do. do. II. Ser.	4	— —
do. do. Obl. I. u. II.	4	97,50 G
do. do. III. Ser.	4	95,60 G
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	— —
do. D.	4	93,75 G
do. E.	3½	87,10 G
do. F.	4½	— —
do. G.	4½	100,50 G
do. H.	4½	101,90 bz
do. von 1869.	5	102,50 B
do. von 1873.	4	92,80 G
do. von 1874.	4½	100,50 B
do. Brieg-Neisse	4½	— —
do. Cosel-Oderb.	4	— —
do. do.	5	103,70 B
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	— —
do. do. III. Em.	4½	— —
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	— —
Ostpreuss. Südbahn	4½	99,40 bz
Rechte-Oder-Ufer-B.	4½	101,60 G
Schlesw. Eisenbahn	4½	100,50 G
Dux-Bodenbach	fr.	67,10 G
do. II. Emission	fr.	60,00 bzB
Prag-Dux	fr.	21,75 bzG
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	86,75 bzG
do. do. neue	5	86,40 bzG
Kaschau-Oderberg	5	59,90 bzG
Ung. Nordostbahn	5	58,30 bzG
Ung. Ostbahn	5	54,25 bzG
Lemberg-Czernowitz	5	66,00 G
do. do. II	5	67,50 bzG
do. do. III.	5	61,75 bz
do. do. IV.	5	57,70 B
Mährische Grenzbahn	5	53,00 bz
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	— —
do. II.	fr.	— —
Kronpr. Rudolf-Bahn	5	65,40 bzG
Oesterr.-Französische	3	348,75 bz
do. do. II.	3	337,10 G
do. südl. Staatsbahn	3	241,75 bzG
do. neue	3	241,75 bzG
do. Obligationen	5	86,25 bzG
Rumän. Eisenb.-Oblig.	6	81,50 bzG
Warschau-Wien II.	5	98,00 bzG
do. III.	5	95,00 bz
do. IV.	5	85,70 bz
do. V.	5	82,60 bz

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3½	169,05 bz
do. do.	2 M.	3½	168,20 bz
London 1 Lstr.	3 M.	3	20,325 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	3	81,00 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6	194,25 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6	194,80 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	4½	173,45 bz
do. do.	2 M.	4½	172,35 bz

Ducaten — —	Dollars 4,18 G
Sover. 20,37 B	Oest. Bkn. 173,55 bz
Napoleon 16,20 bz	do. Silbergd 173,25 B
Imperials 16,66 bz	Russ. Bkn. 195,20 bz

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1877	1878		
Aachen-Mastricht	½	—	4	15,80 bz
Berg.-Märkische	3⅓	—	4	77,75 bz
Berlin-Anhalt	5¾	—	4	87,50 bzG
Berlin-Dresden	0	—	4	8,00 bzB
Berlin-Görlitz	0	0	4	15,10 bz
Berlin-Hamburg	11½	—	4	181,50 bzG
Berl.-Potsd-Magdb	3½	—	4	79,50 bzG
Berlin-Stettin	7 1/10	—	4	96,00 bzG
Böhm. Westbahn	5	5	5	71,20 bzG
Bresl.-Freib.	2½	—	4	63,90 bzG
Cöln-Minden	5 1/20	—	4	104,60 bz
Dux-Bodenbach. B.	0	0	4	20,50 bz
Gal. Carl-Ludw.-B.	9 2/7	—	4	96,00 bzG
Halle-Sorau-Gub.	0	—	4	15,30 bzG
Hannover-Altenb.	0	0	4	13,00 bzB
Kaschau-Oderberg	4	4	5	44,10 bzG
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	51,00 bzG
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	182,50 bzG
Märk.-Posener	0	0	4	21,75 bzG
Magdeb.-Halberst.	8	—	4	121,75 bzG
Mainz-Ludwigsh.	5	—	4	69,00 bzG
Niederschl.-Märk.	4	4	4	97,00 G
Oberschl. A.C.D.E.	8½	—	3½	121,00 bz
do. B.	8½	—	3½	115 G
Oesterr.-Fr. St.-B.	6	—	4	428-7,50-430,00
Oest. Nordwestb.	4,15	—	5	195,00 bz
Oest. Südb. (Lomb.)	0	0	4	118,50-117,50
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	39,00 bzG
Rechte-O.-U.-B.	6⅓	—	4	108,40 bz
Reichenberg-Pard.	4	4	4½	35,80 G
Rheinische	7	—	4	107,25 bz
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	94,40 bzG
Rhein-Nahe-Bahn.	0	0	4	9,10 bzG
Rumän. Eisenbahn	2	—	4	28,80-28,50 bz
Schweiz Westbahn	0	0	4	16,10 G
Stargard-Posener	4½	4½	4½	101,50 G
Thüringer Lit. A.	7½	—	4	112,75 bzG
Warschau-Wien.	5	—	4	168,00 bzB

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Dresden	0	—	5	18,75 bzG
Berlin-Görlitzer	0	0	5	37,25 bzG
Breslau-Warschau	0	0	5	30,00 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	45,30 bzG
Hannover-Altenb.	0	0	5	26,90 bzG
Kohlfurt-Falkenb.	0	0	5	19,60 bzB
Märkisch-Posener	4½	—	5	88,10 G
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	77,00 bzG
do. Lit. C.	5	5	5	105,00 bzG
Ostpr. Südbahn	5	5	5	88,00 bzG
Rechte-O.-U.-E.	6⅓	—	5	111,90 G
Rumänier	8	8	8	84,00 bzG
Saal-Bahn	0	0	5	18,10 G
Weimar-Gera	0	0	5	15,70 bzB

Bank-Papiere.

Alg. Deut. Hand.-G.	2	—	4	27,00 bz
Anglo Deutsche Bk.	0	—	4	— —
Berl. Kassen-Ver.	8 4/15	8 9/10	4	147,10 G
Berl. Handels-Ges.	0	0	4	57,75 bzG
Brl. Prd.-u. Hdls.-B.	6	—	4	66,00 G
Braunschw. Bank	3	—	4	80,00 G
Bresl. Disc.-Bank.	3	—	4	66,00 bz
Bresl. Wechslerb.	5⅓	—	4	71,50 bzG
Coburg. Cred.-Bnk.	5	—	4	68,30 bz
Danziger Priv.-Bk.	0	—	4	106 B
Darmst. Creditbk.	6¾	—	4	115,25 bz
Darmst. Zettelbk.	5¾	—	4	90,80 bz
Deutsche Bank	6	—	4	100,25 bzG
do. Reichsbank	6,29	—	4½	153,00 bzG
do. Hyp.-B. Berlin	7½	—	4	83,10 G
Disc.-Comm.-Anth.	5	—	4	127,70 bz
do. ult.	5	—	4	128,50-7,25
Genossensch.-Bnk.	5½	—	4	88,50 bz
do. junge	5½	—	4	95,50 G
Goth. Grundcredb.	8	6	4	92,00 G
do. junge	8	6	4	94,00 B
Hamb. Vereins-B.	10 5/9	7¾	4	121,50 G
Hannov. Bank	6	5½	4	104,90 bzG
Königsb. Ver.-Bnk.	6	6	4	82,00 B
Lndw.-B. Kwilecki.	0	—	4	52 bz
Leipz. Cred.-Anst.	5⅔	6½	4	114,75 G
Luxemburg. Bank	6½	—	4	106,00 bzG
Magdeburger do.	5 9/10	6 3/10	4	111 B
Meininger do.	2	—	4	72,25 G
Nordd. Bank	8½	8⅘	4	136,75 G
Nordd. Grundcr.-B.	5	—	4	49,90 bzG
Oberlausitzer Bk.	3	4	4	66,00 G
Oest. Cred.-Actien	8⅛	—	4	400¼-1-8½
Posener Pro.-Bank	6½	—	4	102,60 G
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	8	—	4	69,10 bz
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	—	4	116,50 bzB
Sächs. Bank	5¾	—	4	102,60 G
Schl. Bank-Verein	5	—	4	86,60 G
Weimar. Bank	0	—	4	33,25 G
Wiener Unionsbk.	3½	—	4	— —

In Liquidation.

Berliner Bank	—	—	fr.	4,00 G
Berl. Bankverein	—	—	fr.	27 G
Berl. Wechsler-B.	—	—	fr.	— —
Centralb. f. Genos.	—	—	fr.	— —
Deutsche Unionsb.	—	—	fr.	21,50 G
Gwb. Schuster u. C.	—	—	fr.	— —
Moldauer Lds.-Bk.	—	—	fr.	— —
Ostdeutsche Bank	—	—	fr.	— —
Pr. Credit-Anstalt	—	—	fr.	— —
Sächs. Cred.-Bank	—	—	fr.	107,25 G
Schl. Vereinsbank	—	—	fr.	61,50 G
Thüringer Bank	0	—	fr.	74,40 bz

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd-A.	—	—	fr.	— —
D. Eisenbahnb.-G.	0	—	4	7,75 bz
do. Reichs-u. Co.-B.	0	—	4	70,60 bzG
Märk. Sch. Masch. G	0	—	4	24,75 G
Nordd. Gummifab.	4	—	4	46,00 bz
Westend. Com.-G.	—	—	fr.	— —
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	8	—	4	81,75 bzB
Schles. Feuervers.	25	—	fr.	890 B
Donnersmarkhütt.	3	—	4	25,00 bzB
Dortm. Union	0	—	4	7,50 bzG
do. abgest.	0	—	4	11,00 G
Königs- u. Laurah.	2	—	4	66,20 bzG
Lauchhammer	0	—	4	25,75 bzG
Marienhütte	3	—	4	44,25 B
Cons. Redenhütte	—	—	4	62 bz
Schl. Kohlenwerke	0	—	4	— —
Schl. Zinkh.-Actien	6½	—	4	79,25 bz
do. St.-Pr.-Act.	6½	—	4	89,50 G
Tarnowitz. Bergb.	0	—	4½	41,75 B
Vorwärtshütte	0	—	4	4,00 B
Baltischer Lloyd	—	—	4	5,50 G
Bresl. Bierbrauer.	0	—	fr.	— —
Bresl. E.-Wagenb.	1	—	4	52,00 B
do. ver. Oelfabr.	5	—	4	49,75 G
Erdm. Spinnerei	0	—	4	— —
Görlitz. Eisenb.-B.	4	—	4	62,50 G
Hoffm.'s Wag. Fabr.	0	—	4	— —
O.-Schl. Eisenb.-B.	0	—	4	30,00 bzG
Schl. Leinenind.	4	—	4	65,70 bzB
do. Porzellan	1½	—	4	27 B
Wilhelmsh. MA.	0	—	4	16,50 G

Bank-Discont 4 pCt.
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Telegraphische Course und Börsen-Nachrichten.

Frankfurt a. M., 13. Februar, Nachmittags 2 Uhr 30 Min. [Schluß-Course.] Londoner Wechsel 20, 445. Pariser Wechsel 81, 02. Wiener Wechsel 173, 60. Böhmische Westbahn 141. Elisabeth-Bahn 141, Galizier 192. Franzosen*) 213½. Lombarden*) 58½. Nordwestbahn 97¾. Silberrente 54 11/16. Papierrente 54. Oesterreich. Goldrente 65. Ungar. Goldrente 72⅝. Italiener —. Russ. Bodencredit 73½. Russen 1872 83⅝. Neue russische Anleihe 84⅝. 1860er Loose 110⅛. 1864er Loose 262, 00. Creditactien*) 198½. Oest. National-Bank 688, 00. Darmstädter Bank 114⅞. Meininger Bank 72¼. Hess. Ludwigsbahn 68⅛. Ungarische Staatsloose 151, 80. do. Schatzanweisungen 102½. do. Ostbahn-Obligationen II. 64⅜. Central-Pacific —. Reichsbank 153¼. Reichs-Anleihe 95⅞. II. Orientanleihe 56¼. Discont — pCt. Schluß matter.

Nach Schluß der Börse: Beruhigter. Creditactien 199¼, Franzosen 214½, Lombarden —, Oesterr. Goldrente —, Ungar. Goldrente —, Galizier —, Orientanleihe —, 1877er Russen —.

*) per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 13. Februar, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Pr.-A. 116⅝, Silberrente 54½, Oest. Goldrente 64¾, Ung. Goldrente 72½, Creditactien 200, 1860er Loose 110¾, Franzosen 536, Lombarden 145, Ital. Rente 74¾, Neueste Russen 84¼, Vereinsbank 121⅞, Laurahütte 65¼, Commerzbank 101⅞, Norddeutsche 136⅝, Anglo-deutsche 35½, Intern. Bank 84¼, Amerik. de 1885 96¼, Köln-Minden. St.-A. 105¼, Rhein. Eisenbahn do. 107½, Bergisch-Märkische do. 77¾, Disconto 2 pCt. — Fest.

Hamburg, 13. Februar, Nachmitt. [Getreidemarkt.] Weizen loco unverändert, auf Termine fester. Roggen loco unverändert, auf Termine besser. Weizen per April-Mai 174½ Br., 173½ Gd., per Mai-Juni 177 Br., 176 Gd. Roggen per April-Mai 118 Br., 117 Gd., per Mai-Juni 119 Br., 118 Gd. Hafer und Gerste unverändert. Rüböl still, loco 59, per Mai 58½. Spiritus ruhig, per Februar 42¾ Br., per März-April 42¾ Br., per April-Mai 42½ Br., per Mai-Juni 42½ Br. — Kaffee ruhig, Umsatz 2000 Sack. Petroleum behauptet, Standard white loco 9, 50 Br., 9, 40 Gd., per Februar 9, 35 Gd., per März-April 9, 45 Gd. — Wetter: Schön.

Liverpool, 13. Februar, Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 6000 Ballen. Unverändert. Tagesimport 11,000 Ballen, davon 7000 Ballen merikanische.

Liverpool, 13. Februar, Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 6000 Ballen, davon für Speculation und Export 500 Ballen. Matt. Middl. Upland März-April-Lieferung 5⅜, April-Mai-Lieferung 5 13/32 D.

Upland good ordinair 5⅛, Upland low middl. 5¼, Upland middl. 5⅜, Mobile middl. 5 7/16, Orleans good ordinair 5 3/16, Orleans low middl. 5 7/16, Orleans middl. 5 9/16, Orleans middl. fair 6¼, Pernam fair 6½, Santos fair —, Bahia fair 5⅞, Maceio fair 6⅝, Maranham fair 6¾, Egyptian brown middl. —, Egyptian brown fair 7 6/8, Egyptian brown good fair 8¼, Egyptian white middl. —, Egyptian white fair 7¼, Egyptian white good fair 7½, Smyrna fair 5, M. G. Broach fair 4¼, Dhollerah middl. 3, Dhollerah good middl. 3½, Dhollerah middl. fair 4, Dhollerah fair 4 5/16, Dhollerah good fair 4 11/16, Dhollerah good 5 3/16, Oomra fair 4¼, Oomra good fair 4⅞, Oomra good 5 5/16, Scinde fair 3⅞, Bengal fair —, Bengal good fair 4 3/16, Madras Tinnevelly fair —, Madras Tinnevelly good fair 4¾, Madras Western fair 4, Madras Western good fair 4 5/16.

Petersburg, 13. Februar, Nachm. 5 Uhr. [Schlußcourse.] Wechsel London 3 M. 23 31/32, do. Hamburg 3 M. 195⅝, do. Amsterdam 3 M. 116, do. Paris 3 M. 242¼, Russische Prämien-Anleihe de 1864 (gest.) 232, do. de 1866 (gest.) 233, Russ. Anl. de 1873 —, ½-Impérials 8, 62. Große Russische Eisenbahnen 248¼, Russ. Bodencredit-Pfandbriefe 120¼. Privatdiscont 4½%. II. Orient-Anleihe —. 1877er Russen 138½.

Petersburg, 13. Febr., Nachm. 5 Uhr. [Productenmarkt.] Talg loco 62, 50. Weizen loco 13, 50. Roggen loco 7, 50. Hafer loco 4, 60. Hanf loco —, —. Leinsaat (9 Pud) loco 15, 00. — Wetter: 8 Grad Kälte.

Pest, 13. Februar, Vorm. 11 Uhr. [Productenmarkt.] Weizen loco unverändert, Termine ruhig, per Frühjahr 8, 45 Gd., 8, 50 Br. — Hafer per Frühjahr 5, 37 Gd., 5, 40 Br. — Mais (Banat) per Frühjahr 4, 85 Gd., 4, 88 Br. — Wetter: Schön.

Paris, 13. Februar, Nachm. [Productenmarkt.] (Schlußbericht.) Weizen ruhig, per Februar 26, 75, per März-April 26, 75, per Mai-Juni 27, 00, pr. Mai-August 27, 25. Mehl ruhig, per Februar 58, 50, per März-April 59, 00, per Mai-Juni 59, 50, per Mai-August 59, 75. Rüböl behauptet, per Februar 83, 50, per März-April 83, 75, per Mai-August 84, 75, per September-December 86, 25. Spiritus weichend, per Februar 55, 75, per Mai-August 55, 75. — Wetter: Bedeckt.

Paris, 13. Februar, Nachmittags. Rohzucker ruhig, Nr. 10/13 pr. Februar pr. 100 Kilgr. 51, 25, Nr. 5/7/8 pr. Februar per 100 Klgr. 57, 50. Weißer Zucker fest, Nr. 3 per 100 Klgr. per Febr. 61, 25, per März-April 61, 50, per Mai-August 62, 50.

Antwerpen, 13. Februar, Nachmittags. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht.) Weizen flau. Roggen behauptet. Hafer befestigt. Gerste fest.

Antwerpen, 13. Februar, Nachmittags 4 Uhr 30 Min. [Petroleummarkt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 23½ bez., 23¾ Br., per März 23¾ Br., per April 23¾ Br., per September-December 26 Br. — Fest.

Bremen, 13. Febr., Nachmittags. Petroleum fest. (Schlußbericht.) Standard white loco 9, 25, per März 9, 25, per April 9, 35, per Mai 9, 40, per August-December 10, 20.

Berlin, 13. Febr. [Producten-Bericht.] Die Temperatur ist nahezu wieder auf den Gefrierpunkt gefallen und es schneit seit heute Nacht. Der Getreidemarkt verlief sehr still. — Roggen hat sich im Werthe behauptet, der Terminhandel war jedoch fast ganz leblos. Waare verkaufte sich langsam. — Roggenmehl fest. — Weizen wurde ein wenig höher gehalten, Käufer mußten sich fügen, es kam indessen nur zu schwachem Umsatz. — Hafer loco flau, die reichliche Zufuhr ordinärer Sorten drückte auf die Preise. Termine matter. — Rüböl ohne wesentliche Aenderung und in beschränktem Verkehr. — Petroleum still. — Spiritus vernachlässigt. Verkäufer widerstrebten dem Rückschritt zwar nach Möglichkeit, reüssirten aber nicht ohne einiges Entgegenkommen.

Weizen loco 150—190 Mark pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, defecter weißer poln. — M. ab Bahn bez., per Februar — M. bez., per April-Mai 174—173½—174 Mark bez., per Mai-Juni 177—176½—177 M. bez., per Juni-Juli 180—179½—180 M. bez., per Juli-August — M. bez., per September-October — M. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Roggen loco 111 bis 128 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, russ. 112—115 M., inländischer 120—123 M., feiner inländischer 126 M. ab Bahn bez., per Februar 121½ M. bez., per Februar-März 121½ M. bez., per April-Mai 121 Mark bez., per Mai-Juni 121 Mark bez., per Juni-Juli 122½—122 M. bez., per Juli-August 123½ M. bez., per September-October 125½ M. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Gerste loco 110 bis 185 M. nach Qualität gefordert. — Mais loco 117—122 M. nach Qualität gefordert, rumänischer 117½—118 M. ab Bahn bez. — Hafer loco 95—135 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gef., ost- und westpreußischer 100 bis 112 M. bez., russischer 98—110 M. bez., pommerscher 105—113 M. bez., schlesischer 108—118 M. bez., böhmischer 108—118 Mark, feiner weißer pommerscher und mecklenburgischer 117—121 M. ab Bahn bez., per Februar — M. bez., per April-Mai 115—114½ M. bez., per Mai-Juni 116½ M. bez., per Juni-Juli 119—118½ M. bez. Gek. — Ctr. Kündigungspreis — M. — Erbsen, Kochwaare 132 bis 190 M., Futterwaare 115—131 M. — Weizenmehl pro 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 24,00 bis 23,00 M., Nr. 0 und 1: 23,00—22,00 M. bez. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 19,25 bis 17,75 M. bez., Nr. 0 und 1: 17,50 bis 16,50 M. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. Nr. 0 und 1: incl. Sack per Februar 17,00 M. bez., per Februar-März 17,00 M. bez., per März-April — M. bez., per April-Mai 17,15 M. bez., per Mai-Juni 17,25 M. bez., per Juni-Juli 17,40 M. bez. Gekündigt — Centner. Kündigungspreis — M. — Rüböl pro 100 Kilo loco mit Faß — M., ohne Faß 56,5 M. bez., per Februar 57 M. bez., per Februar-März 56,8 Mark Gd., per April-Mai 57,8 M. bez., per Mai-Juni 58,1 Mark bez., per September-October 60—59,8 M. bez. Gekündigt 800 Ctr. Kündigungspreis 57 Mark. — Leinöl loco 58 M. — Petroleum loco per 100 Kilo incl. Faß 21,2 M. bez., per Februar 20,8 M. bez., per Februar-März 20,8 M. bez., per März-April 20,8 M. bez., per April-Mai — M. bez., per September-October 24 M. bez. Gekündigt 1400 Ctr. Kündigungspreis 20,9 M.

Spiritus loco ohne Faß 51,5 M. bez., per Februar 51,5—51,3 M. bez., per Februar-März 51,5—51,3 M. bez., per April-Mai 52,4—52,2 M. bez., per Mai-Juni 52,5—52,3 M. bez., per Juni-Juli 53,3—53,2 M. bez., per Juli-August 54,2—54,1 M. bez., per August-September 54,7—54,6 M. bez. Gekünd. — Liter. Kündigungspreis — Mark.

⌗ **Breslau**, 14. Febr., 9½ Uhr Vorm. Die Stimmung am heutigen Markte war im Allgemeinen ruhig, bei mäßigem Angebot Preise unverändert.

Weizen in ruhiger Haltung, pr. 100 Kilogr. schlesischer weißer 13,20 bis 15,60—16,90 Mark, gelber 13,00—15,30 bis 16,30 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen, feine Qualitäten preishaltend, pr. 100 Kilogr. 10,30 bis 11,20 bis 11,80 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste in gedrückter Stimmung, pr. 100 Kilogr. 11,50 bis 13,40 Mark, weiße 13,30—14,20 Mark.

Hafer ohne Aenderung, pr. 100 Kilogr. 9,40—10,00—10,60 bis 12,00 Mark.

Mais gut preishaltend, pr. 100 Kilogr. 9,70—10,20—10,70 Mark.

Erbsen vernachlässigt, pr. 100 Kilogr. 11,60—12,80—14,00—14,80 Mark, Victoria- 14,80—16,30—17,50 Mark.

Bohnen ohne Frage, pr. 100 Kilogr. 15,50—16,50—18 Mark.

Lupinen schwer verkäuflich, pr. 100 Kilogr. gelbe 7,50—7,80—8,10 Mark, blaue 7,30—7,60—8,00 Mark.

Wicken gut behauptet, pr. 100 Kilogr. 10,40—11,00—11,60 Mark.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	25	—	23	—	22	—
Winterraps	24	75	23	—	22	—
Winterrübsen	24	25	22	50	21	50
Sommerrübsen	24	50	23	—	21	50
Leindotter	19	50	18	50	17	50

Rapskuchen ruhig, pr. 50 Kilogr. 6,30—6,60 Mark.

Leinkuchen ohne Aenderung, pr. 50 Kilogr. 8,10—8,50 Mark.

Kleesamen schwächer angeboten, rother unverändert, pr. 50 Kilogr. 33—36—40—43 Mark, weißer matt, pr. 50 Kilogr. 39—50—54—60 Mark, hochfeiner über Notiz.

Thymothee preishaltend, pr. 50 Kilogr. 15,50—18,50—20 Mark.

Mehl ohne Aenderung, pr. 100 Kilogr. Weizen fein 24,00—26,00 Mark, Roggen fein 18,50—19,00 Mark, Hausbacken 17,50—18,50 Mark, Roggen-Futtermehl 8—9 Mark, Weizenkleie 7,00—7,50 Mark.

Heu 2,40—2,60 Mark pr. 50 Kilogr.

Roggenstroh 16,50—18,00 Mark pr. Schock à 600 Kilogr.

[Militär-Wochenblatt.] Baron v. Bursztini, Oberstlt. z. D. und Bez.-Commdr. des 2. Bts. (Iserlohn) 7. Westfäl. Landw.-Regts. Nr. 56, in gleicher Eigenschaft zum 2. Bat. (Muskau) 1. Westpreuß. Landw.-Regts. Nr. 6 versetzt. Birkenstock, Major z. D., zum Bez.-Commdr. des 2. Bats. (Iserlohn) 7. Westfäl. Landw.-Regts. Nr. 56 ernannt. Bronsart v. Schellendorf, Major und Flügel-Adjut. des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin kgl. Hoh., nach erfolgtem Ausscheiden aus dieser Stellung, als Bats.-Commdr. in das 2. Rhein. Inf.-Regt. Nr. 28 versetzt. v. Quitzow, Major vom großen Generalstab und commdrt. zur Dienstleist. bei des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin kgl. Hoheit, aus seiner jetzigen Stellung ausgeschieden und dem Großherzog von Mecklenburg-Schwerin kgl. Hoheit, behufs Ernennung zu einem Flügeladjut., zugewiesen. Kleckl, Hauptm. vom 1. Niederschles. Inf.-Regt. Nr. 46, Reinhard, Hauptm. vom Westf. Füs.-Regt. Nr. 37, zu überzähl. Majors befördert. Guhr, Major z. D., von der Stellung als Bez.-Commdr. des 2. Bats. (Muskau) 1. Westpreuß. Landw.-Regts. Nr. 6 entbunden. v. Gabain, Oberstlt. z. D., zum Bez. Commdr. des 1. Bats. (Ruppin) 8. Brandenburg. Landw.-Regts. Nr. 64 ernannt. v. Limburg, Major vom 8. Brandenb. Inf.-Regt. Nr. 64 (Prinz Friedrich Carl von Preußen), als etatm. Stabsoffizier in das 3. Ostpreuß. Gren.-Regt. Nr. 4 versetzt. v. Versen, Major aggr. dem 8. Brandenburg. Inf.-Regt. Nr. 64 (Prinz Friedrich Carl von Preußen), in die älteste Hauptmannsstelle dieses Rgts. wiedereinrangirt. Frhr. v. Hoverbeck-Schoenaich, Port.-Fähnr. vom 2. Posen. Inf.-Regt. Nr. 19, in das 3. Thüring. Inf.-Regt. Nr. 71, versetzt. Kühne, Oberstlt. à la suite des 3. Hess. Inf.-Regts. Nr. 83 und commandirt zur Dienstleistung bei dem Kriegsministerium, unter Versetzung in dasselbe, zum Abtheil.-Chef im Kriegsministerium ernannt. v. Hertzberg, Gen.-Lt. von der Armee, in Genehm. seines Abschiedsgesuches, mit Pens. zur Disp. gestellt. Ule, Oberst z. D., von der Stellung als Bez. Commdr. des 1. Bats. (Ruppin) 8. Brandenburg. Landw.-Regts. Nr. 64 entbunden. v. Gabain, Oberstlt. vom 3. Ostpreuß. Gren.-Regt. Nr. 4, mit Pens. zur Disp. gestellt. Liebeneiner, Oberstlt. a. D., zuletzt Major im 2. Hess. Inf.-Regt. Nr. 82, mit der Erlaubniß zum ferneren Tragen der Unif. des 4. Magdeburg. Inf.-Regts. Nr. 67, zur Disp. gestellt.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Pest, 13. Febr. In der heutigen Conferenz der liberalen Partei erklärte Minister Pechy, das Gerücht vom angeblichen Verkauf der im Staatsbesitze befindlichen Theißbahnactien sei vollständig unbegründet.

Triest, 13. Febr. Der heute aus Konstantinopel eingetroffene Lloyd-Postdampfer „Achille" erhielt nicht die Erlaubniß zu landen und frei zu verkehren, nur die Post wurde verabfolgt; an Bord des Schiffes wurden 2 Sanitätswächter zurückgelassen.

Paris, 12. Februar. Der „Soir" veröffentlicht den vollständigen Text des zwischen der Pforte und dem Marquis von Tocqueville abgeschlossenen Vertrages bezüglich des Finanzprojectes.

Madrid, 12. Febr. Der König hat heute den neu ernannten französischen Botschafter, General Jaurès, empfangen, welcher sein Beglaubigungsschreiben überreichte.

Bukarest, 13. Febr. Es heißt, Rumänien hätte auf Vorstellung Rußlands gegen die rumänischen Präventiomaßnahmen erwidert, verschiedene Artikel des Decrets vom 7. Februar entsprächen den Beschlüssen der Wiener Sanitäts-Commission und erschienen zum Schutze nicht blos Rumäniens, sondern ganz Europas geboten. Auf die russische Bemerkung, genanntes Decret laufe der Aprilconvention, betreffs des Durchzuges der russischen Truppen durch Rumänien, zuwider, hätte das rumänische Cabinet erwidert, dieser Convention wohne keine größere Kraft inne, als den Verkehrsconventionen zwischen Oesterreich und Deutschland einerseits und Rußland andererseits, gleichwohl seien diese Conventionen insolange suspendirt, als die öffentliche Gesundheit gefährdet ist.

[Lockyer's neueste Entdeckung.] Die „D. Z." erhält aus Fachkreisen folgende Mittheilung: Vor Kurzem ging die Sensations-Nachricht durch die Blätter, es sei dem bekannten englischen Astronomen und Physiker Lockyer gelungen, mit Hilfe der Spectral-Analyse die Umwandelbarkeit der Grundstoffe der Chemie ineinander zu erweisen. Sauerstoff, dann wieder Wasserstoff wurden als das Grund-Element, als Urstoff, bezeichnet. Kupfer sollte sich in Calcium ꝛc. verwandeln lassen. An diese gewiß interessanten Mittheilungen knüpften sich bereits große Combinationen — ein Umsturz der chemischen Forschung wurde prophezeit, aber zu früh! Lockyer's Entdeckung, welche in der exact wissenschaftlichen Welt von vornherein sehr ungläubig aufgenommen wurde, beruht auf einer argen Täuschung und zählt in das Reich der Fabel. Die beiden berühmten englischen Chemiker Frankland und Roscö haben nämlich nachgewiesen, daß die Substanzen, mit welchen Lockyer seine Versuche angestellt hat — unrein waren. In kürzester Zeit wird, wie uns mitgetheilt worden ist, eine Abhandlung der genannten Chemiker erscheinen, welche die Fehlerhaftigkeit der Versuche Lockyer's über die „Transmutation der Metalle" erweisen wird. Damit fällt die Hoffnung, das Zeitalter der Alchymie in reellerer Form wiederkehren zu sehen, und mit der Kunst, Gold aus Merkur, Sulphur und Salz zu erzeugen, dürfte es nicht so rasch gehen, wie vielleicht Manchem lieb wäre. Die Börse wird durch diese Entdeckung nicht alterirt — die Finanzen haben von dieser Seite nichts zu erwarten.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.